

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ - TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA NÁRODOHOSPODÁŘSKÁ

Český automobilový průmysl v domácí a světové ekonomice
Czech Automotive Industry in the Domestic and Global Economy

Student: Bc. Jakub Dědek
Vedoucí diplomové práce: Ing. Michaela Tichá, Ph.D.

Ostrava 2013

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Ekonomická fakulta
Katedra národohospodářská

Zadání diplomové práce

Student: **Bc. Jakub Dědek**
Studijní program: N6202 Hospodářská politika a správa
Studijní obor: 6202T027 Národní hospodářství
Specializace: 00 Národní hospodářství
Téma: **Český automobilový průmysl v domácí a světové ekonomice**
Czech Automotive Industry in the Domestic and Global Economy

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
 2. Strojírenství a automobilový průmysl v Českých zemích
 3. Vývoj automobilového průmyslu v samostatné ČR
 4. Postavení a příležitosti českého automobilového průmyslu v rámci světové ekonomiky
 5. Závěr
- Seznam použité literatury
Seznam zkratk
Prohlášení o využití výsledků diplomové práce
Seznam příloh
Přílohy

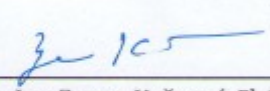
Seznam doporučené odborné literatury:

JAKUBEC, Ivan a Zdeněk JINDRA. *Dějiny hospodářství českých zemí: od počátku industrializace do konce habsburské monarchie*. Praha: Karolinum, 2006. ISBN 978-80-246-1035-1.
KRÁL, Zdeněk. *Století českého automobilu*. Praha: BB/art, 2010. ISBN 978-80-7381-806-7.
PRŮCHA, Václav. *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918-1992, 1. a 2. díl*. Brno: Doplněk, 2004. ISBN 80-7239-147-X.
ŠTEFL, Jaromír. *Ročenka 2011 Sdružení automobilového průmyslu = Yearbook 2011 Automotive Industry Association*. Praha: Sdružení automobilového průmyslu, 2011.

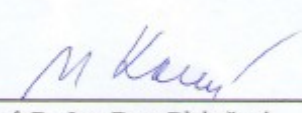
Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Michaela Tichá, Ph.D.**

Datum zadání: 23.11.2012
Datum odevzdání: 26.04.2013


doc. Ing. Zuzana Kučerová, Ph.D.
vedoucí katedry




prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

Místopřísežné prohlášení

Prohlašuji, že jsem celou práci vypracoval samostatně.

V Ostravě dne 26.4.2013

Jakub Dolek
jméno a příjmení studenta

Obsah

1	Úvod	5
2	Strojírenství a automobilový průmysl v Českých zemích	6
2.1	Průmyslová revoluce a industrializace	6
2.1.1	Charakteristika procesů	7
2.1.2	Industrializace v Českých zemích	8
2.1.3	Rozmach českého strojírenství	8
2.2	Rozvoj průmyslu v Československu	11
2.2.1	Průmysl první republiky	12
2.2.2	Podmínky pro průmysl v ČSSR	13
2.2.3	Centrálně plánovaná ekonomika	14
2.3	Automobilový průmysl v Českých zemích a v bývalém Československu	18
2.3.1	První zmínky a počátky automobilismu	19
2.3.2	Meziválečné období	19
2.3.3	Automobilový průmysl v centrálně plánované ekonomice	20
2.4	Transformace automobilového průmyslu v ČR po roce 1989	22
3	Vývoj automobilového průmyslu v samostatné ČR	24
3.1	Zařazení v rámci klasifikace CZ-NACE	24
3.2	Sdružení automobilového průmyslu	25
3.3	Nejvýznamnější producenti automobilů v České republice	26
3.4	Zaměstnanost	28
3.4.1	Nepřímá zaměstnanost automobilového průmyslu	31
3.4.2	Mzdy	32
3.5	Produkce	34
3.5.1	Vztah růstů produkce zpracovatelského průmyslu, automobilového průmyslu a HDP	35
3.5.2	Přidaná hodnota v automobilovém průmyslu	39
3.5.3	Struktura produkce	40
3.5.4	Vývoj struktury produkce	42
3.6	Export	45
3.7	Vztah ekonomického cyklu a automobilového průmyslu ČR	48
4	Postavení a příležitosti českého automobilového průmyslu v rámci světové ekonomiky	49
4.1	SWOT analýza	49

4.2	Zaměstnanost v automobilovém průmyslu ve vybraných zemích Evropy.....	51
4.3	Teritoriální struktura exportu automobilového průmyslu	53
4.4	Budoucnost automobilového průmyslu ČR	55
4.4.1	Příležitosti České republiky jako státu	56
4.4.2	Možnosti stávajících trhů	56
4.4.3	Nové rozvíjející se trhy	58
5	Závěr.....	61

Seznam použité literatury

Seznam zkratek

Prohlášení o využití výsledků diplomové práce

1 Úvod

Automobil je světovým fenoménem. Pro někoho může být symbolem svobody, pro jiného zase nezbytným prostředkem k vykonávání ekonomické činnosti. I když automobil přímo nevlastníme, velká část fungování ekonomiky i běžného života souvisí s automobilovou dopravou a jeho cena spolu s provozními náklady se promítají do cen mnoha druhů zboží.

Výběr tématu ovlivnila osobní záliba ve zkoumané oblasti i současná aktuálnost, kdy dochází k největšímu dosavadnímu rozvoji odvětví automobilového průmyslu ve světě a zároveň se probírá, jak jej ovlivnila proběhlá světová finanční krize z roku 2008. Na území České republiky má automobilový průmysl dlouhou tradici a v českém hospodářství hraje důležitou roli.

Cílem diplomové práce je zjistit, jaký je vliv automobilového průmyslu na vybrané makroekonomické ukazatele domácí ekonomiky a posoudit jeho šance při expanzi do dalších zemí světa.

V teoretické části jsou popsány historické a ekonomické souvislosti zrodu strojírenství, průmyslu a prvních automobilů na našem území.

Ve stěžejní části práce je analyzován vliv automobilového průmyslu České republiky na zaměstnanost a mzdy, na produkci a export. Zkoumá se také interakce automobilového průmyslu a ekonomických cyklů. Z nalezených dat jsou pro účely analýzy vypočítány dílčí ukazatele, které jsou následně porovnány s celkovými veličinami. Porovnání jsou převedena také do grafických vyjádření a spolu s číselnými vyjádřeními jsou slovně popsána.

Poslední část je věnována SWOT analýze českého automobilového průmyslu, kde jsou vyzdvíženy silné stránky, ale je také upozorněno na ty slabé. Závěr této části obsahuje popis stávajících a zjišťování potenciálních šancí českého automobilového průmyslu ve světě.

2 Strojírenství a automobilový průmysl v Českých zemích

Průmysl hrál v ekonomice vždy velmi významnou úlohu. Podle Mareše (1988) to byl právě průmysl, který se v průběhu industrializace stal nejdůležitějším odvětvím národního hospodářství. Zpráva OECD ohledně daného tématu popisuje bohatou československou průmyslovou tradici, sahající až do 19. století, kdy byla značná část průmyslových kapacit Rakouska-Uherska vybudována v Čechách, na Moravě a na Slovensku.

Mareš (1988) dále zdůrazňuje právě průmysl jako základ zcela zásadní konverze od země nerozvinuté s agrárním zaměřením na zemi industriální a vysoce hospodářsky vyspělou. Od svých raných začátků ovlivňoval rozvoj dopravy, obchodu, zemědělství i stavebnictví a jeho rozvoj byl velmi dobře čitelný i v regionálním měřítku, kdy oblasti s rozvíjejícím se průmyslem bouřlivě rostly, zatímco ostatní regiony stagnovaly či dokonce nápadně upadaly. Nestejnoměrné rozmístění průmyslu mělo již tehdy za následek nerovnoměrné rozmístění obyvatelstva a částečnou urbanizaci. Na území bývalého Československa tak lze sledovat jisté zákonitosti v geografickém rozmístění tehdejšího osídlení.

Podle Mommsena (1963) během posledních generací postupoval pokrok tak rychle a s takovým záběrem, že již na prahu 20. století můžeme mluvit o vytvoření českého hospodářství, sahajícího od zemědělství a hornictví přes průmysl až k vlastnímu bankovnímu systému. Pro habsburskou dvojmonarchii byla tato skutečnost fenoménem osudového významu. Češi se velkou měrou zasloužili o to, že hospodářský růst monarchie nabyl trvale udržitelného rázu a vedle německých Rakušanů se navzdory všem překážkám stali druhým největším „průmyslovým národem“ v celé říši, konkrétně v Předlitavsku.

Za další pozitiva lze považovat převrat ve sféře agrární, komunikační a v neposlední řadě posun v populačním vývoji. Všechny tyto převraty v zemi nastolily tržní systém, kapitalistickou ekonomiku a vytvořily novou strukturu buržoazní společnosti.

2.1 Průmyslová revoluce a industrializace

Nejvýznamnější jevy, jež nejvíce změnily úroveň materiálního života obyvatel Českých zemí v 19. století, byly průmyslová revoluce a industrializace a následný výrazný ekonomický růst.

Poprvé tyto pojmy použili francouzští autoři ve 20. - 30. letech 19. století. Později je v širší známost uvedli socialisté A. J. Blanqui a F. Engels. U nás byly jako jedním z prvních uplatněny filozofem A. H. Springerem roku 1848. A nakonec do vědecké literatury tento pojem zavedl A. Toybee roku 1884. Diskuze na toto téma však trvá dodnes. Často se pojmy „průmyslová revoluce“ a „industrializace“ ztotožňují, logičtější je ale považovat pojem „industrializace“ za obsahově širší a „průmyslová revoluce“ za jakousi podmnožinu.

2.1.1 Charakteristika procesů

Jakubec a Jindra (2007) vidí rozdíl mezi těmito pojmy v jejich časovém vymezení. Pojem průmyslová revoluce se vztahuje spíše k dramatickému, nesmírně dynamickému, ale jen několik desetiletí trvajícím období charakterizovaném komplexním procesem nástupu a rozmachu továrního průmyslu (tady bych tu čárku nedala) uskutečněného cestou zásadních technických a technologických vynálezů, převratů v ekonomice a výrobě a paralelních změn v sociální struktuře. Zatímco industrializace jako pojem v mnoha ohledech vykazuje znaky vesměs opačné – dlouhodobý, spíše kontinuální a dodnes neukončený, (tady bych dala čárku) proces velké civilizační transformace agrární společnosti s převahou obyvatelstva žijícího na venkově a živícího se zemědělstvím (tady bych čárku nedala) v moderní průmyslovou konzumní společnost žijící z velké části ve městech a vytvářející větší díl národního důchodu v průmyslu a službách.

Na rozdíl od tradiční agrární společnosti opírající se o primární sektor zemědělství se v průběhu industrializace hlavními zdroji ekonomického růstu postupně stávají živnosti, řemeslo a tovární průmysl, tedy sektor sekundární, sektor průmyslu.

Jakubec a Jindra (2007) za nejvěrohodnější měřítko ekonomického růstu v tomto procesu považují trvalé a nezvratné stoupání hrubého domácího produktu na hlavu obyvatele. Proto lze industrializaci stručně definovat též jako dlouhodobou, trvale udržitelnou expanzi podílu průmyslového (sekundárního) sektoru na národním důchodu země. Tato expanze je provázena strukturálními změnami uvnitř samotného průmyslu, což se projevuje ve změně relativního významu jednotlivých průmyslových odvětví.

Při výše uvedených změnách hovoříme o historické výměně pozic mezi tzv. vůdčími neboli strategickými průmysly. Zatímco koncem 18. a počátkem 19. století vycházely hlavní podněty z textilního průmyslu, v druhé polovině 19. století se v důsledku železničního boomu

vedoucí pozice ujaly železo, uhlí a ocel. S koncem 19. století se pak do vedení dostávají chemie, strojírenství, elektrotechnika a spalovací motory.

Jakubec a Jindra (2007) dodávají, že sekundární sektor hospodářství, zahrnující řemeslnou a průmyslovou výrobu, zažil od 19. století fenomenální rozvoj, který jej počtem zaměstnaných, výrobní výkonností a tvorbou národního jmění povýšil na nejdůležitější článek celého národního hospodářství. V tomto procesu se nejvíce projevil tzv. mechanizovaný tovární průmysl a velké továrny s nasazením velkého počtu pracovních a výrobních strojů dokázaly pokrýt jednoznačně převažující část hodnoty vyrobeného zboží v sekundárním sektoru.

Tento pohled se může zdát poněkud nevyvážený, protože malovýroba a řemeslo v tomto období zdaleka nezanikaly a s významnou podporou ze strany státu si v tzv. Předlitavsku zachovávaly významné postavení. Při průmyslovém sčítání roku 1902 se řemeslná a domácká práce podílela 96,6 procenty na počtu všech podniků a vykazovala 55 procent všech zaměstnaných v rakouské živnostenské výrobě.

2.1.2 Industrializace v Českých zemích

Podle Jakubce a Jindry (2007) existují dva pohledy, kdy v Českých zemích začala industrializace. Při pohledu „ze široka“ zahrneme-li i ekonomický, sociální a demografický vývoj spojený s tzv. protoindustrializací (s těžištěm na venkově v textilnictví a železářství), posune se začátek české a rakouské industrializace až do druhé poloviny 18. století, ne-li ještě dále. Tato industrializace „před továrním systémem“ je ale natolik rozsáhlá a složitá, že za její počátek zvolíme pozdější časový bod.

Jako výchozí bod je obecně považován rok 1815. Tehdy se válkami vyčerpaná Habsburská monarchie vrátila k mírovým poměrům, v ekonomice se renomovaly staré síly a nakupily síly nové, které umožnily, aby se po roce 1825 nastartoval zásadní technicko-výrobní převrat v sekundárním sektoru. V západních zemích monarchie tak byly vytvořeny podmínky pro trvale udržitelný hospodářský růst.

2.1.3 Rozmach českého strojírenství

Jakubec a Jindra (2007) říkají, že rozhodujícím stimulem pro vytvoření samostatného oboru strojírenské výroby byl růst poptávky po pracovních a hnacích strojích z litiny a oceli. První kovoobráběcí stroje byly v mechanických dílnách některých železáren v Českých

zemích použity dokonce již počátkem 19. století. Tyto stroje však byly vyrobeny na zakázku vybranými domácími specialisty. Jako první příklad můžeme uvést dvojčinný parní stroj, který jako učební model sestavil ředitel pražské polytechniky, František Josef Gerstner. Výrobu součástek pro tento model musely zvládnout železářny hraběte Rudolfa Vrbny v Komárově u Hořovic ještě před rokem 1807. Všeobecně se ale železářny výrobou strojů zabývaly jen příležitostně.

Za východisko rozvoje strojírenského průmyslu autoři považují systematické používání pracovních i hnacích strojů zejména v oborech textilního průmyslu. V tomto období bylo i přes zákaz vývozu anglických strojů¹ stále třeba ještě velkou většinu strojů dovézt, případně vyrobit podle anglických modelů. (Zákaz byl zrušen roku 1841).

Zpočátku byla řada strojíren zakládána anglickými odborníky a na ně pak navazovali další. Konkrétně to byl Němec Heinrich Alexander Luz se svým krajanem Johanem Reiffem. Na počátku 20. let ve Šlapanicích u Brna založili dílnu na parní i pracovní stroje, jež vznikla z místní mechanické dílny přádelny vlny. Tento závod byl vybavený moderními kovoobráběcími stroji a v letech 1822-1824 tam byl poprvé v Českých zemích vyroben prakticky použitelný Wattův dvoučinný parní stroj.

V roce 1826 se závod přestěhoval do Brna a pokračoval jako První brněnská strojírna. K ní se připojila strojírna Blanenských železáren a do konce 20. let pak na Moravě i v Čechách vyráběly tři strojírní továrního typu. Patřily k nim především dva závody založené anglickými odborníky na Liberecku, zejména výroba textilních strojů ve Starém Harcově u Liberce, se svými 125 zaměstnanci největší strojírenská továrna v Českých zemích. Počet výrobců parních strojů se postupně zvyšoval. V roce 1835 to bylo 8 a v roce 1845 již 20. Ve 40. letech 19. století celkem 18 velkých strojíren se třemi čtvrtinami celkového počtu dělníků v oboru také ze tří čtvrtin krylo omezenou domácí poptávkou nejen po parních strojích, ale i po širokém sortimentu průmyslových strojů. Zatímco zpočátku mezi zakladateli strojíren převažovali zahraniční odborníci, v polovině století byla více než polovina v rukou domácích podnikatelů. V této době se české strojírenství konstitovalo jako samostatný obor průmyslu a došlo v něm k jasné převaze strojní výroby strojů. V tomto období posilovalo postavení českých podniků a zároveň se rozšiřovaly i jejich počty. V roce 1857 se ze 40 strojíren schopných vyrábět parní stroje nalézalo sedmáct ve Vídni a jejím okolí, deset v Čechách a šest na Moravě. Tyto strojírní nabízejí široký sortiment výrobků – kromě parních strojů a

¹ Jak uvádí Jakubec a Jindra (2007), Velká Británie svůj technologický náskok žárlivě střežila, britské úřady bránily vývozu nové techniky a odchodu vynálezců a kvalifikovaných dělníků ze země přísnými zákazy a hrozbou tvrdých trestů.

kotlů to byly turbíny a vodní kola, stroje pro doly a hutě, pro textilní průmysl, pro cukrovary, lihovary a pivovary, pro mlýny a olejny, dále pro koželužny, sklárny, zařízení pro železnice atd.

Autoři pokračují ve výčtu bohaté historie strojírenského průmyslu na našem území. Řada významných strojíren byla založena už v padesátých letech. Hned v roce 1850 vznikla v Kopřivnici na Novojičínsku továrna na kočáry, která přerostla v továrnu na vagóny a automobily. Ve stejném roce založily také Vítkovické železářny vlastní strojírnou pro důlní a hutní stroje. V roce 1859 byla založena Valdštejnská strojírna v Sedlci u Starého Plzeňska na Plzeňsku, později přenesena do Plzně. O deset let později přešla do vlastnictví ing. Emila Škody.

V 70. letech 19. století začala vlna nejen nových, tentokrát akciových společností, ale docházelo také k jejich koncentraci a nejrůznějším fúzím. Např. v roce 1871 byla na pražském předměstí založena nová strojírna na akciovém základě – První českomoravská továrna na stroje a téměř ve stejném roce i Akciová společnost strojírní, rovněž v Libni. O rok později fúzovaly i obě brněnské strojírní a vytvořily tak První brněnskou strojírnou s akciovým kapitálem 600 000 zlatých (nevím, proč máš červeně), krátce nato navýšeným až na 900 000 zlatých. Roku 1870 bylo v Čechách zaměstnáno 6 280, na Moravě 3 491 a ve Slezsku 900 strojírenských dělníků.

Bohužel krize z roku 1873 hluboce zasáhla i strojírenství. Pražské strojírní pracovaly jen na 40 % své výrobní kapacity a vagónka Akciová společnost pro stavbu železničních vagónů v Praze-Bubnech, kde pracovalo až 1300 dělníků, byla v roce 1877 dokonce zlikvidována. Obdobně skončila i vagónka v Holoubkově na Rokycansku, kde bylo zaměstnáno 600 pracovníků. Výjimku tvořila plzeňská Škodovka. Po překonání krize byly brzy zakládány nové strojírní, a to hlavně na výrobu zemědělských a hospodářských strojů. Produkce těchto strojíren postupně čím dál více pokrývala domácí poptávku a nahrazovala tak převážně britský dovoz.

Hodnota strojírenské produkce na celém území monarchie postupně rostla – Čechy 27,4%, Morava 11,5% a Slezsko 2,4% z celé produkce. V roce 1891 dosahovala produkce zemědělských strojů zhruba 30% celkové strojírenské produkce a na konci 70. let 19. století v Českých zemích v tomto odvětví už pracovalo 13 211 dělníků v celkem 150 strojírenských podnicích.

Vzrůstala také zainteresovanost bank na strojírenském podnikání. Na počátku 90. let 19. století bylo v Českých zemích jen pět akciových společností, které se zabývaly výhradně

výrobou strojů, a jejich kapitál byl 8 840 000 korun. Roku 1900 jich bylo již osm s akciovým kapitálem 46 798 000 K a v roce 1914 jich bylo dokonce devatenáct s akciovým kapitálem přesahujícím 133 000 000 korun.

Plzeňská Škodovka

Zvláštní část kapitoly je věnována jednomu z našich nejvýznamnějších průmyslových podniků vůbec, a to jak v současnosti, tak doloženo i z historie Jakubcem a Jindrou (2007). Plzeňská Škodovka v 70. letech 19. století zaměstnávala více než 700 osob a nabízela výrobu strojních zařízení pro mlýny, lihovary, cukrovary, chemické továrny, pro pivovary, lázně, přádelny, sklárny aj. E. Škoda se zaměřil na výrobu kanónů a zbrojní výrobu pro vojenské námořnictvo. V roce 1886 potom postavil novou moderní ocelárnu a obrobnu, které se staly jádrem celého podniku. K nim navíc v roce 1890 přibyla speciální zbrojovka a v roce 1897 ještě další ocelárna.

O dva roky později byla firma akcionována vídeňskou Credit Anstalt a do první světové války se ještě rozšířila o mostárny Rustonky a Bromovského, které převzala. I nadále ale přetrvával zájem firmy vyrábět parní stroje a v roce 1901 Škodovy závody vyrobily svůj první moderní typ parního stroje na přehrátku páru, čímž si upevnilo své postavení z hlediska technické úrovně. Zařadily se navíc i mezi světové exportéry zbraní.

Největší strojírenské centrum v českých zemích se nacházelo v obvodu pražské obchodní a živnostenské komory. V této oblasti mezi lety 1891-1908 vzrostl počet dělníků z 10 000 na 30 000 a hodnota produkce z 30 mil. na 80 mil. Korun. Čtyři nejvýznamnější akciové společnosti na výrobu strojů – pražská Daňkova, Českomoravská a Rustonka a První brněnská měly společný akciový kapitál 17 358 000 Korun (během šesti let vzrostl z 4 200 000 Korun). Škoda se akcionováním a navýšením akciového kapitálu na 40 000 000 K stala největším strojírenským podnikem monarchie.

2.2 Rozvoj průmyslu v Československu

Nově vzniklý stát, Republika Československá, po bývalé monarchii zdědil 26 % obyvatel, 21 % území, ale asi 60-75 % průmyslové kapacity! K tomu 27 % zemědělské produkce. Podíl „zdeděných“ kapacit se výrazně lišil. České země logicky tvořily základ československého hospodářského potenciálu. Představovaly např. téměř 100% porcelánového

průmyslu, více než 90 % produkce skla a keramiky, cukrovarnického průmyslu atd. Dále zdědily více než 80 % těžby černého uhlí, přes 75% textilního a obuvnického průmyslu a chemie a konečně přes 50 % strojírenského a hutnického průmyslu.

Zatímco České země můžeme již při vzniku označit za průmyslově agrární, Slovensko bylo zemí pouze agrární a současně nedostatečně industrializovanou a připojená Podkarpatská Rus byla vysloveně zaostalou agrární oblastí. I v rámci Českých zemí se ukázaly značné rozdíly mezi jednotlivými oblastmi. V československém státě se spojily dvě hospodářsky nestejně rozvinuté oblasti, průmyslový západ a až na výjimky agrární východ, navíc na poměrně nízké úrovni.

2.2.1 Průmysl první republiky

Průmyslový a zemědělský náskok Českých zemí určoval základní tendence vývoje československé ekonomiky v celém meziválečném období. Hospodářský význam Slovenska a Podkarpatské Rusi se zvyšoval jen pomalu. Jak píše Geršlová a Sekanina (1999), podíl průmyslu se na konci 30. let 20. století na celkové hodnotě československého hospodářství odhadoval na 65 %, na tvorbě národního důchodu na necelých 24 mld. Kč, což představovalo 35 %. Na Slovensku a Podkarpatské Rusi činil podíl obyvatelstva příslušnému k průmyslu a živnostem pouhých 18 %. Vytvoření samostatného státu ze dvou nestejně rozvinutých oblastí tahalo úroveň jeho západní poloviny značně dolů. Československo tak bylo hlavně kvůli svým méně vyspělým východním oblastem převážně agrárně-průmyslovým státem. Ten se postupně měnil na průmyslově-agrární.

Geršlová a Sekanina (1999) pokračují o meziválečném průmyslu. Jeho restrukturalizace pokračovala jen postupně. Počet pracovních míst v železářském a strojním průmyslu se zvyšoval, naopak počet zaměstnanců v textilním a obuvnickém průmyslu klesal. Drtivá většina československých průmyslových kapacit byla monopolizována nebo spojena v nejrůznějších kartelech, bylo to až 90 %. Nejvíce monopolizaci podléhaly báňský, hutní, železárenský, chemický a pivovarnický průmysl, naproti tomu nejméně textilní, keramický, porcelánový a dřevozpracující.

Zákon o investičním ruchu z roku 1921 výrazně podpořil vlnu zakládání firem. Nově byly vybudovány továrny na slaboproudou elektrotechniku, zbrojní závody, továrny na letadla aj. Rozvoj zaznamenaly i automobilky Tatra Kopřivnice, Praga a Laurin & Klement. Významné místo v československé struktuře pak patřilo státním podnikům, řada z nich přešla

z monarchie. Zejména státní podniky, které byly vedené na zásadách tržní ekonomiky, představovaly určitý stabilizující prvek a ze sociálního hlediska i méně konfliktní. K největším státním podnikům patřily Státní báňské a hutnické závody, nebo Čs. zbrojovka v Brně a původní Škodovy závody. Ze soukromé sféry to pak byly např. ČKD Praha a Pražské nebo Vítkovické železářny.

2.2.2 Podmínky pro průmysl v ČSSR

Po druhé světové válce se díky výrazným politickým vlivům přiklonilo tehdejší Československo k východnímu bloku vedenému bývalým SSSR. Tato skutečnost zvýšila potenciální možnosti výroby a následného vývozu do nově vzniklé organizace RVHP².

Mareš (1988) potvrzuje, že geograficky se průmysl dále šířil do dalších oblastí tehdejšího státu a v pozdějších dobách vzrostla na významu i Morava s městy Gottwaldov a Olomouc. Těsně po 2. světové válce byly 3/5 průmyslu rozloženy severně od pomyslné čáry Cheb, Plzeň, Praha, Olomouc, Ostrava. Nejdůležitějším rysem všech změn v geografickém rozmístění průmyslu v ČSSR od roku 1930 byl posun těžiště průmyslové výroby ze západní a severní části Čech především na Moravu a na západní Slovensko a růst průmyslových základen jako například Prahy, Brna, Ostravy, Plzně, dodává Mareš (1988). Stagnující potravinářský a dřevozpracující průmysl pomalu redukoval pracovní síly na západě Čech a přesouval se na Slovensko, kde jeho váha hmatatelná prostřednictvím zvyšování zaměstnanosti v odvětvích rostla.

Trendy tehdejšího průmyslu byly soustředěny zejména na kovoprůmysl, chemický průmysl a tradičně i kožedělný a obuvnický průmysl. Postupně se krystalizovaly průmyslové regiony s jejich jádry, průmyslová centra nebo skupiny těchto center. Systém těchto tzv. průmyslových uzlů, pokrývajících téměř 4/5 území republiky, obsahoval 86 % pracovníků v průmyslu a 88 % pracovníků ČSSR v průmyslové výrobě. Je ale třeba podotknout, že kvalita byla spíše opomíjena. Šlo tedy především o kvantitu.

Dalším problémem byla velká zastaralost výrobního zařízení převzatého i z minulého období a s tím spojená rizika v oblasti lidského zdraví a životního prostředí. O těchto skutečnostech se buď záměrně úplně mlčelo nebo se tendenčně mylně interpretovaly. Podrobněji v následující části.

² Vznik organizace je datován na 8. ledna 1949 a zakládajícími členy byly 5. ledna 1949 Bulharsko, Československo, Maďarsko, Polsko, Rumunsko a Sovětský svaz

2.2.3 Centrálně plánovaná ekonomika

Pro správné pochopení výše popsané situace a ekonomických podmínek pro rozvoj průmyslových odvětví v centrálně plánovaném hospodářství je třeba nastínit stav tehdejší ekonomiky. Židek (2006) popisuje situaci v 80. letech. Nebyla jen černobílá, vykazovala spoustu různých aspektů a ve srovnání s dnešními vyspělými ekonomikami šlo především o negativa. Jak již bylo zmíněno, situace nebyla úplně jednoznačná a s tehdejší situací byla spjata i některá pozitiva. Dle Židka (2006) byly kladné rysy stavu tehdejší ekonomiky dány například geografickou polohou nebo úrovní lidského kapitálu, stavem společnosti a hospodářství. Asi nejvýznamnějším pozitivem byla makroekonomická stabilita.

Pozitiva

Pozice Československa ve středu Evropy a především poměrně dlouhá hranice s Německem a Rakouskem byla podle některých autorů přínosem zejména pro budoucí vývoj zahraničního obchodu a dalších ekonomických kontaktů včetně turismu, například Švejnar (1997). Švejnar (2002) dodává, že díky tomuto faktu tak mělo Československo relativní výhodu oproti zemím, které jsou situovány více na východě.

V minulém režimu bylo preferovanou oblastí také vzdělání, za kvalitní byla považována hlavně výuka v technických oborech. Jak ale Švejnar (1997) pokračuje, je třeba připomenout časté přeceňování úrovně vzdělání v socialistickém Československu. Některé obory byly z ideových důvodů zcela zanedbávány, například ekonomie. Navíc vzdělávací proces jako takový rozhodně nevedl studenty k samostatnosti a nezávislosti.

Dalším pozitivem byla úroveň ekonomického rozvoje. Česká ekonomika sice trpěla řadou nerovnováh, ale ve vztahu k dalším zemím východního bloku byla její úroveň relativně vysoká. Je však třeba mít na paměti, že tato vyspělost byla opravdu jen velmi relativní, protože mluvíme o srovnání s ještě zaostalejšími zeměmi komunistického bloku. Srovnání se západními zeměmi by lichotivé rozhodně nebylo. Ve srovnání s ostatními zeměmi východního bloku bylo Československo relativně stabilní také v makroekonomické oblasti. Jak Půlpán (1993) tvrdí, v zemi nebyla vysoká inflace, a to jak oficiální otevřená, tak ani skrytá. Vysoká nebyla ani nerovnováha mezi agregátní poptávkou a nabídkou – přebytek peněz a nedostatek zboží. V zemi tak nebyla vysoká ani potlačená inflace³.

³ Oficiální (otevřená) inflace - je běžně zachytitelná měřením

Závěrem výčtu pozitivnějších znaků socialistického řízení ekonomiky Hájek (2000) doplňuje faktem o nízké úrovni veřejného dluhu (17 % HDP) a také hrubého zahraničního dluhu. Podobně byla rámcově vyrovnaná i platební bilance. Cílem komunistického režimu byla i plná zaměstnanost. Je tedy zřejmé, že politika komunistických vlád byla tradičně relativně restriktivní a nevedla tak k výraznějším nerovnováhám. Této stability bylo ale dosaženo jen za cenu přísné restrikce.

Negativa

K nastínění souvislostí s následující kapitolou o nelichotivém postavení automobilového průmyslu v tomto období je třeba popsat hlavně negativní znaky československé socialistické ekonomiky. Ta totiž trpěla mnohými deformacemi a odlišnostmi, které negativně ovlivňovaly většinu oblastí, zejména průmyslová odvětví.

Ekonomika byla centrálně řízena a výroba centrálně plánována. Plánování bylo založeno na sledování „věcného plánu“ a v hospodářství prakticky neexistovala konkurence, která by výrobce nutila ke zkvalitnění produkce. Teplý (1976) dokonce popisuje snahu o eliminaci konkurence, jež byla považována za plýtvání zdroji. Navíc zde byla druhá nejvyšší míra státní kontroly, hned po Sovětském svazu. Stát zasahoval do všech sfér hospodářství a podnikům nenechával téměř žádný prostor pro vlastní iniciativu. Holman (2000) dodává fakt o monopolizaci ekonomiky, která šla ruku v ruce s centrálním systémem, jako logickým vyústěním vládní snahy po o snazší řízení jednotlivých subjektů. Ekonomické centrum nebylo schopno reálně odhadnout poptávku po jednotlivých výrobcích a popíralo tak další ze základních principů tržní ekonomiky, kde jsou ceny poskytovateli informací. Ty však v tomto případě byly fixní. Důsledkem byly na jedné straně přebytky zboží, o které zákazníci nejevili zájem (tzv. ležáky), a na straně druhé nedostatek jiných druhů zboží, pořadníky, fronty, černý trh a podplácení. Svou roli hrála také neschopnost podniků exportovat, a tím pádem získat devizy pro dovoz vyspělých technologií ze západních zemí.

Další překážkou pro klasické tržní fungování bylo společné (státní) vlastnictví. Míra znárodnění dosáhla téměř „dokonalosti“ a soukromý sektor prakticky neexistoval. Jak uvádí Tošovský (2000), v 80. letech 20. století bylo 87 % národního důchodu vytvořeno státními podniky, 10 % ve družstvech a jen 2 % v soukromém sektoru. V daném období v soukromém sektoru pracovalo jen 1,2 % pracovní síly.

Skrytí inflace - není zachycena nástroji měření z důvodu specifického složení spotřebního koše
Potlačená inflace - vzestup cenové hladiny je formálně zablokován (rozhodnutím státu o fixaci cen)

Co se týká jednotlivých podniků, ty byly absolutně bez motivace. Státní vlastnictví a nedostatek konkurence vedly k utlumení jakékoliv iniciativy ze strany jednotlivých tržních subjektů. Podniky vlastně ani neměly zájem dosahovat lepších výsledků, protože by to vedlo jen k náročnějšímu budoucímu plánu. Postavení a schopnost konkurence komplikovala také slabá úroveň technologií, infrastruktury a znalostí. Podniky nebyly pod konkurenčním tlakem a ani celkové ekonomické prostředí netlačilo na managementy firem, aby se snažily o nějaká technologická vylepšení. Reálné materiální ohodnocení spojené se zlepšením technologií bylo minimální. Navíc nedostatečné a nejasně adresované investice jen těžko směřovaly k obnově stávajících strojů a zařízení. Důsledkem bylo trvalé technologické zaostávání za vyspělými zeměmi ve většině oborů. Steiner a Krol (1997) citují studii, podle níž ještě v roce 1966 dosahovalo 12 % československých výrobků světové úrovně. V roce 1979 to již byla jen 2%. Půlpán (1993) dodává, že socialistické vlády si tuto skutečnost sice uvědomovaly, ale celkové nastavení ekonomického systému bylo nepřekonatelnou překážkou a nedostatek zdrojů v ekonomice se mimo jiné projevoval také skrytým dluhem v oblasti infrastruktury.

Jak již bylo zmíněno, v československé ekonomice byly ceny prakticky fixní. Tento fakt vedl ke stavu, kdy ceny neměly žádnou vypovídací schopnost o nabídce a poptávce. Celý tento systém byl navíc pokřiven mechanismem zvláštních daní a dotací. Toto způsobovalo cenové distorze, jejichž důsledkem bylo zmatení tržních subjektů. Výrobcům nebyla jasná poptávka a spotřebitelé si neuvědomovali vzácnost (například subvencované elektrické energie). Židek (2006) pokračuje v doplnění o směnném kurzu jako jedné z nejvýznamnějších cen v ekonomice, který rovněž podléhal distorzím. V centrálně plánovaném systému byl tento kurz od 60. let dvousložkový – k oficiálnímu kurzu se připočítávaly koeficienty tzv. vnitřního reprodukčního cenového vyrovnání (VRCV).⁴ Navíc byl směnný poměr u jednotlivých skupin exportních výrobků doplněn systémem cenových srážek a přírážek. A celý tento systém byl ještě komplikován příplatky ke směně valut pro cizince i pro domácí občany.⁵

Československá ekonomika byla do značné míry uzavřená vnějším vlivům – Klaus (1994) ji označuje za poloautarkní. Tento názor podporují i ukazatele otevřenosti, export nebo import v poměru k HDP. Podle Žídka (2006) byl výsledkem limitovaný vliv světového

⁴ Koeficienty VRCV byly přepočteny od průměrných reprodukčních nákladů na získání deviz, tedy jakési průměrné přepočtené ceny. V rámci výpočtu se vzala průměrná velkoobchodní cena a průměrná prodejní cena v dolarech. Například pokud poměr dosáhl 21,60 Kčs za dolar a oficiální směnný kurz byl 7,2 Kčs za dolar, koeficient dosáhl hodnoty 3 (Jigres, Plchová, 1996).

⁵ Například k turistickému kurzu pro cizince oficiálně 3 Kčs za 1 DM byl stanoven příplatek 75%, který měl vyrovnat nereálnost kurzu. Pro našeho občana byla stanovena přírážka 125% ve snaze snížit poptávku po valutách. Kromě toho museli občané pro možnost nákupu deviz získat administrativní povolení v podobě devizového příslibu (Jigres, Plchová, 1996).

hospodářství na československou ekonomiku. Tento vliv byl dále pokřiven směřováním obchodu, dalšími státními intervencemi i směnným kurzem. Problémem také bylo směřování zahraničního obchodu na východní trhy, až 70 % zahraničního obchodu bylo směřováno do zemí RVHP. Tato organizace však nebyla formou společného trhu, jakou byl v té době například Evropský hospodářský prostor, kde se zboží volně pohybovalo, ale výměna byla zprostředkována skrz vládní bilaterální dohody. Ke konci období socialismu byla hlavní příčinou směřování obchodu na východ kvalita produkce. Československé zboží se totiž nedokázalo na západních trzích uplatnit. Jistým důkazem byly i klesající směnné relace. Československý obchod v období první republiky a konce 80. let je geograficky srovnán v tabulce 1.1, kde je jasně znázorněno, že zahraniční obchod tehdejší první republiky byl orientován převážně na západ, nejvíce konkrétně do zemí ES. V případě dovozu se jednalo o více než 50 %, dováženo bylo přes 40 %. Částečně se obchodovalo dokonce i s USA, naproti tomu se SSSR téměř vůbec. Z pohledu srovnání obou období nejvyrovnanější hodnoty vykazovaly oblasti východní Evropa a ostatní státy, kolem 20 %, respektive 20 – 30 %. I vzhledem k tehdejšímu politickému zřízení je ke konci 80. let 20. století logická orientace zahraničního obchodu na trhy SSSR, které vystřídaly dřívější trhy západní Evropy a částečně i trh USA.

Tab. 2.1 Geografická orientace zahraničního obchodu Československa v roce 1928 a 1989 (%)

Země	Dovozy		Vývozy	
	1928	1989	1928	1989
ES	54,79	15,37	43,92	16,46
USA	5,94	0,32	5,56	0,56
Japonsko	0,07	0,33	0,19	0,76
východní Evropa	16,67	16,66	20,55	16,45
SSSR	1,04	45,58	1,32	43,14
Ostatní	21,49	21,74	28,46	22,64

Zdroj: Židek (2006), vlastní zpracování

Struktura tehdejší ekonomiky byla rovněž velmi nestandardní. Jak tvrdí Židek (2006), komunisté se domnívali, že hodnotu přináší jediné výroba, a proto bylo jejich úsilí zaměřeno na maximalizaci rozvoje průmyslu. Současně tak byl zanedbáván a potlačován sektor služeb, marxistickými ekonomy byl totiž vnímán jako neproduktivní. Výrazný důraz na průmysl v Československu neměl obdoby ani mezi ostatními socialistickými zeměmi. Z tabulky 1.2 je jasně zřetelný ideologický důraz na průmysl. Sektor zemědělství a lesnictví sice ustupoval,

tak tomu bylo i u vyspělejších západních zemí, v bývalém Československu byl však tento ústup převážně na úkor sektoru průmyslu.

Tab. 2.2 Vývoj zaměstnanosti ve vybraných odvětvích v letech 1950-1990

Rok	Zemědělství a lesnictví	Průmysl a stavebnictví	Ostatní
1950	38,9	36,6	24,5
1960	26,1	46,0	27,9
1970	18,6	47,3	34,1
1980	14,3	57,8	37,9
1990	12,5	44,7	42,8

Zdroj: Srb a Andrlé (1999), vlastní zpracování

Ani ekonomický růst se netěšil žádnému dlouhodobému pozitivnímu trendu. Židek (2006) uvádí důvody klesajícího tempa ekonomického růstu v průběhu komunistické diktatury. Hlavní příčina spočívala v samotné podstatě socialistického ekonomického systému. I v dobách vysokého tempa růstu ekonomiky (v 50. letech) byl charakter tohoto vzestupu specifický. Ekonomický růst byl založen zejména na extenzivních faktorech, tedy na přidávání dodatečných zdrojů do výroby.⁶

Podle Kopačky (1992) společensko-politický převrat v roce 1989 způsobil velké a zásadní změny v mnoha ohledech a oblastech a znamenal zejména odklon od geopolitických vlivů jimiž byla struktura a cesta průmyslu jednoznačně dlážděna. Hospodářská orientace z východu na západ, byla hlavním faktorem pronikavých změn ve vývoji struktury a rozmístění československého hospodářství. Jejich poznání je důležité v době, kdy po roce 1989 začala doba nových zásadních změn.

2.3 Automobilový průmysl v Českých zemích a v bývalém Československu

Automobil jako dopravní prostředek si v lidské společnosti zcela jistě získal stálé místo. Někteří ho ze začátku sice považovali za zbytečnou technickou hračku, ale hned od začátku se stal neocenitelným pomocníkem a zůstalo tomu tak dodnes. Díky své flexibilitě a časem i rychlosti byl pro lidi velice přitažlivý. To samozřejmě vedlo k nastartování prudkého

⁶ Židek (2006) uvádí, že ekonomický růst může obecně nabývat extenzivního nebo intenzivního charakteru. První z nich znamená, že je založen na růstu vstupů, a druhý na lepším využití stávajících zdrojů. V praxi se vždy jedná o kombinaci. V západních zemích byla intenzivní složka hospodářského růstu vždy podstatně významnější než v zemích socialistických.

rozvoje tohoto odvětví. Bez automobilu si dnes už jen těžko dokážeme představit nějakou část lidské činnosti.

2.3.1 První zmínky a počátky automobilismu

Pavlínek (2002) vyzdvihuje, že naše země se účastnila zrodu prvních automobilů jako jedna z mála a že na evropské poměry se v českých zemích výroba dopravních prostředků soustředila do značné míry. Již v roce 1897 vyrobila kopřivnická továrna první automobil nazvaný Präsident. V polovině 90. let 19. století vznikla v Mladé Boleslavi malá dílna podnikatelů Václava Laurina a Václava Klementa (Laurin a Klement). Tato dílna původně vyráběla kola, později motocykly a od počátku 20. století i různé typy automobilů. Postupně se stala největší automobilkou monarchie a z původních sedmi zaměstnanců se stalo 1350. V roce 1907 byla firma akcionována kapitálem 2,5 mil. Korun, později zvýšeným na 5 mil. Korun.

Autor navazuje informacemi o založení další automobilky, která vznikla v roce 1906 dohodou mezi Českomoravskou strojírnou a Ringhofferem. V roce 1907 tak obě firmy založily továrnu na automobily, ale vázl odbyt a výroba byla ztrátová, a tak Ringhoffer firmu opustil. Českomoravská strojírna se vrátila k výrobě značky Praga, přičemž v tomto oddělení v roce 1914 vzrostl počet dělníků z 88 na 259.

2.3.2 Meziválečné období

První světová válka velice ovlivnila chod automobilových továren. Hrozil odvod zaměstnanců a tím pádem i zastavení výroby. V různých automobilkách se na podvozcích osobních vozů stavěly jiné účelové karoserie a v Mladé Boleslavi dokonce zahájili výrobu granátů. Byl tím ale zastaven odvod dělnictva. Díky dalšímu rozšíření podniku měla výroba i dále vzrůstající tendenci, dočasně však byla podřízena vojenským účelům.

Po první světové válce se domácí automobilový průmysl nacházel ve velmi svízelné situaci. Rozpad monarchie vedl k omezení velikosti tržního potenciálu, protože trh, kde měla firma Laurin a Klement dominantní postavení, již neexistoval. Rozvoj domácího automobilismu také brzdila řada legislativních opatření, například daň z přepychu, tedy vysoké zdanění pohonných hmot. S postupem času se proto u nás počet automobilů příliš neměnil. Podle Kožíška a Králíka (1995) bylo v roce 1921 na území ČSR pouze 4 332 osobních a nákladních automobilů.

Ve střední a východní Evropě byly pouze dvě země, které měly před druhou světovou válkou zkušenosti s vývojem osobních automobilů. Vedle NDR to byla česká část bývalého Československa, jejíž počátky automobilového průmyslu jsou datovány rokem 1895. Jak již bylo zmíněno výše, tehdejší firma Laurin & Klement (později díky fúzi s firmou Škoda vznikla společnost Škoda) byla jakýmsi naším průkopníkem v tomto odvětví.

Pavlínek (2002) dále dokládá fakta o konci popisovaného období. Navzdory tomu, že se u nás automobilový průmysl začal profilovat tak brzy, tehdejší vyspělost nedosahovala úrovně předních západních zemí. V roce 1937 vyprodukovalo Československo zhruba 12 tisíc vozů, zatímco například Velká Británie 379 tisíc, Německo 264 tisíc a Francie 177 tisíc nových vozů.

Na druhou stranu ostatní země střední a východní Evropy před druhou světovou válkou produkovaly automobily pouze pod záštitou velkých zahraničních značek. Například Polsko tak vyrábělo licenční automobily pod italskou značkou Fiat už od roku 1921, kdy byla založena společnost Polski Fiat. Podobně tomu bylo i v případě jiných subjektů jako GM a Ford. Objemy výroby však byly i proti Československu velmi malé.

2.3.3 Automobilový průmysl v centrálně plánované ekonomice

Jak uvádí Pavlínek (2002), významnou součástí dnešního moderního průmyslu je z hlediska své velikosti nepochybně automobilový průmysl. Je velmi hluboce provázán s ostatním průmyslem, se kterým tvoří neodmyslitelnou část dnešní ekonomiky. Z hlediska historie lze ale konstatovat, že během let centrálně plánované ekonomiky bohužel nebyl ekonomický přínos automobilového průmyslu v porovnání s jinými odvětvími až tak významný. A to platí pro celou střední a východní Evropu. Na vině je tehdejší ideologická linie naroubovaná po vzoru SSSR na ostatní státy bývalého východního bloku.

Nosnou, ale mlčky podávanou myšlenkou tehdejší doby totiž byla co možná nejmenší individuální mobilita obyvatelstva a z těchto důvodů ležely preference především na železniční a autobusové dopravě. Proto podíl osobních automobilů vyráběných ve střední a východní Evropě tvořil v roce 1990 pouze 6 % celosvětové produkce. U nákladních automobilů to potom bylo 8 %. To všechno i přes již zmiňovaný fakt, že v hlubší historii jsme na našem území měli průkopníky i zdatné producenty.

Po válce byl automobilový průmysl zasažen stalinskou fází průmyslové industrializace a jak již bylo osvětleno ve výše uvedené části o průmyslu v totožném období, toto období

bylo charakteristické klesající produkcí osobních automobilů. Navzdory tomu na tom ale v porovnání s okolními zeměmi bylo Československo ještě dobře. Výroba osobních automobilů byla sice značně omezená, ale realizovala se alespoň produkce širokého portfolia automobilů nákladních.

V roce 1945 došlo ke znárodnění velkých podniků, mezi kterými byla i Škoda. I přes znárodnění se stát snažil na trhu udržet určitou konkurenci, a to až do roku 1965. Od tohoto roku spadali výrobci pod Ministerstvo strojírenství, hutnictví a těžkého průmyslu.

Mimo Škody je třeba také zmínit osobní automobily Tatra, jejichž výroba byla v roce 1949 nedobrovolně přesunuta do Mladé Boleslavi. Roku 1952 ale Tatra následkem toho krachuje. Výroba byla obnovena v Kopřivnici v roce 1957, kdy Tatra přichází s automobilem T603. To bylo však z rozhodnutí RVHP z roku 1950, jednalo se totiž o automobily luxusní, tedy pro stranické funkcionáře.⁷ Automobil byl vyráběn až do roku 1975. Posléze byl nahrazen modelem T613, který se sériově vyráběl až do revoluce.

V roce 1964 přišla Škoda s novým modelem 1000 MB, což jako výjimka potvrzující pravidlo byla jedna z největších investičních akcí ČSSR. Z tohoto modelu byly odvozeny i další modely Škoda 100 a 110, které se vyráběly od roku 1969. Tyto automobily se s menšími modernizacemi vyráběly až do 80. let. V roce 1982 začal vývoj na zcela novém automobilu s italským designem – Favorit, začal se vyrábět v roce 1988. V 70. letech paralelně probíhala výroba těžkých nákladních vozů do terénu (Tatra), těžkých nákladních vozů na silnici (Liaz) a Avia jako zástupce středně těžkých přepravních vozů.

Ohledně výroby osobních automobilů zůstala Škoda se svými třemi závody v Mladé Boleslavi, Kvasinách a Vrchlabí jediným producentem na území Československa.

Pavlínek (2002) popisuje ne příliš populární příklad síly centrálního vedení i na průmysl pomocí situace, kdy na konci 70. let 20. století měla Škoda vyvinutý zcela nový automobil s motorem o objemu 1600 cm³ a hnanou přední nápravou. Bohužel tento projekt nebyl nikdy realizován z důvodu možného konkurenčního ohrožení prodeje sovětské Lady. Po této epizodě bylo v SSSR rozhodnuto, že se v ČSSR už nebudou vyvíjet a vyrábět osobní automobily s objemem motoru vyšším než je 1200cm³.

Podle Pavlína (2002) bylo snahou potlačit individuální osobní dopravu, platila centrálně určená podoba vozidla vyráběného ve východním prostoru. Mělo charakter malého levného vozu, který se bude těšit zájmu širokého obyvatelstva. Obrovský nedostatek investic do tohoto odvětví navíc jistě determinoval popsáný stav a jinou vizi nedovoloval.

⁷ Mimo Tatra, jako producenta luxusních osobních automobilů pro stranické funkcionáře, se na začátku 20. let počítaly mezi výrobce osobních automobilů v ČSSR ještě Praga, Walter a Zbrojovka Brno.

Toto odvětví se v ČSSR v porovnání se západní konkurencí potýkalo s mnohými deformacemi. Jednou, nikoliv však jedinou, deformací byla nízká produktivita práce. Například zastaralost a úroveň produktivity byla v roce 1990 na úrovni 40 % v porovnání se západními producenty osobních automobilů. Země východního bloku o této situaci samozřejmě věděly.

Ke konci období socialismu slábly mocenské síly a vlivy. V tomto kontextu se objevovaly možnosti na navázání smluvních vztahů a spoluprací se západními producenty a výrobními partnery v odvětví. Konkrétně v případě NDR byly navázány vztahy s firmou Volkswagen a začaly se tak samozřejmě využívat jejich dokonalejší a vyspělejší technologie v podobě začleňování moderních pohonných jednotek z provenience firmy Volkswagen do výroby. Jednalo se o výrobu značek Trabant a Wartburg.

Na straně Československa si mladoboleslavská Škoda ke konci 80. let pro svůj poslední, ještě socialistický, model Favorit nechala zpracovat design. Tuto službu poskytla italská firma Bertone. Novou výrobní linku na motory pro změnu dodala britská firma John Brown Automation a brzdy byly od rovněž britské firmy Girling. Karburátory montovala firma Pierburg, jako součást firmy Bosch, která už tehdy patřila k největším světovým výrobcům autokomponentů.

Výše zmíněné první náznaky uvolnění jinak politicky velmi sevřených struktur plíživě naznačovaly hluboké a hlavně nutné strukturální řezy v celém automobilovém průmyslu.

2.4 Transformace automobilového průmyslu v ČR po roce 1989

Po revoluci v roce 1989 byly Česká republika a Slovenská republika do roku 1992 součástí jednotného státu, Československá federativní republika. Logicky se v těchto letech tedy i automobilový průmysl vyvíjel a společně a společně tyto země zažívaly i jeho transformaci. První roky devadesátých let dvacátého století panoval na automobilovém trhu strach z konsolidace podniků, kterým nezbylo nic jiného než této skutečnosti čelit navázáním partnerství s některými významnými zahraničními partnery. Díky geografické poloze České i Slovenské republiky a rovněž výbornému jménu našich automobilek vznikla celá řada kontraktů v podobě navázání další obchodní spolupráce. Pro příklad lze uvést německou společnost Volkswagen dosahující své efektivity a kvality také pomocí nízkých výrobních nákladů české republiky, konkrétně v automobilce Škoda. Spolupráce těchto dvou subjektů vedla k vývozu levných vozů Škoda na trhy západní ale i východní Evropy. Podle Jonáše

(1997) si tak Volkswagen na západě Evropy „nepoškodil“ své dobré jméno a díky nízkým mzdám v České republice ušetřil i na daních.

Jonáš (1997) navazuje, že další velmi podstatnou skutečností vývoje československého automobilového průmyslu po roce 1989 byl rozpad původně velmi propojeného trhu východní Evropy a tím pádem omezení jistého odbytu zboží českých i slovenských automobilek. Na oba tyto trhy, původně trh společný, se začaly hojně dovážet zahraniční ojeté vozy, které díky tehdy nedostatečné legislativě měly menší daňové zatížení než vozy zde nově vyrobené. Ohledně zažehnání této hrozící krize tuzemského automobilového průmyslu se nejvíce angažovala Škoda, která pro zajištění dostatečného množství subdodávek vyhledávala významné partnery i pro své dodavatele. Tito se tak díky tlaku Škody stali konkurenceschopnějšími a s nabytým sebevědomím a zkušenostmi pak dále uzavírali kontrakty s významnými partnery zemí západní Evropy. Z této spolupráce těžila i Škoda, která získávala díky se srovnatelnou západní kvalitou za výrazně nižší ceny a mohla tak nabízet vozy cenově výhodnější než konkurence. Naproti tomu Škoda vnímala i skutečnost strategie německého Volkswagenu, podle níž byl upřednostňován vždy jeden dodavatel pro jeden komponent. Kvůli této strategii by Škoda mohla být ohrožena případným bankrotem některých dodavatelů. Škoda by ale zareagovala dohodami s upadajícími dodavateli na dodávky právě pro ni. Škoda totiž vždy dávala přednost tuzemským dodávkám oproti zahraničním.

Úspěšná spolupráce české Škody a německého Volkswagenu byla zásadní nejen pro automobilový průmysl ale i pro český trh samotný. Úspěch ukázal zahraničním partnerům výhodu spojení zahraničního kapitálu s českým potenciálem. Přičemž u spolupráce se Škodou bylo prioritní ponechání značky Škody, a to zejména z důvodu dobrého jména i výrobní a vývozní historie.

Dalším pozitivním jevem byl podhodnocený tehdejší kurz české koruny, znamenal totiž pro zahraniční partnery nízké náklady na pracovní sílu oproti mzdovým nákladům, které by bylo nutno vydat v západních zemích. Zahraniční investoři tak díky podhodnocenému kurzu začali využívat příležitosti a investovali do českých firem, neboť z jejich pohledu bylo nutné investovat ihned. Chtěli dosáhnout co nejrychlejšího růstu produktivity a samozřejmě také maximalizace zisku.

3 Vývoj automobilového průmyslu v samostatné ČR

Automobilový průmyslu jistě patří mezi stěžejní části celkové výrobní sféry České republiky. Díky tradici, ale i technickému know-how je automobilový průmysl České republiky významným konkurentem na světových trzích a současně je i žádoucím cílem investorů celého světa. Mezi hlavní důvody proč investovat do automobilového průmyslu v ČR patří:

- geografická poloha ČR – předpoklad pro snadný vstup na okolní trhy,
- členství v EU a NATO,
- ucházející a neustále se rozvíjející dopravní infrastruktura,
- know-how a prověřená technologie,
- kvalifikovanost a vysoká produktivita pracovní síly.

3.1 Zařazení v rámci klasifikace CZ-NACE

Český statistický úřad podle § 19 odst. 2 zákona č. 89/1995 Sb. o státní statistické službě ve znění pozdějších předpisů v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) s účinností od 1. ledna 2008 zavedl Klasifikaci ekonomických činností (CZ-NACE).

Tato klasifikace je povinná pro všechny členské státy EU a Evropská Unie (resp. Evropská společenství) ji používají již od roku 1970. Při vytváření statistik s použitím metodiky NACE je hlavní výhodou možnost srovnání v rámci cele Evropské Unie, na vyšší (méně podrobnější) úrovni pak lze srovnávat i na úrovni světové. CZ-NACE nahrazuje odvětvovou klasifikaci ekonomických činností (OKEČ), lépe zohledňuje technologický vývoj a strukturální změny za posledních 15 let, také lépe odráží hospodářskou realitu. Automobilový průmysl je v rámci CZ-NACE zařazen do sekce C – zpracovatelský průmysl. O úroveň níž jsou to oddíly 29 a 30. Výčet jednotlivých částí je poměrně rozsáhlý, jednodušší pohled proto poskytuje tabulka níže.

Tab. 3.1 Zařazení všech relevantních oddílů v rámci klasifikace CZ-NACE

29			Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů a návěsů
	29.1		Výroba motorových vozidel a jejich motorů
		29.10	Výroba motorových vozidel a jejich motorů
	29.2		Výroba karoserií motorových vozidel; výroba přívěsů a návěsů
		29.20	Výroba karoserií motorových vozidel; výroba přívěsů a návěsů
30	29.3		Výroba dílů a příslušenství pro motorová vozidla a jejich motory
		29.31	Výroba elektrického a elektronického zařízení pro motorová vozidla
		29.32	Výroba ostatních dílů a příslušenství pro motorová vozidla
			Výroba ostatních dopravních prostředků a zařízení
	30.1		Stavba lodí a člunů
		30.11	Stavba lodí a plavidel
		30.12	Stavba rekreačních a sportovních člunů
	30.2		Výroba železničních lokomotiv a vozového parku
		30.20	Výroba železničních lokomotiv a vozového parku
	30.3		Výroba letadel a jejich motorů, kosmických lodí a souvisejících zařízení
		30.30	Výroba letadel a jejich motorů, kosmických lodí a souvisejících zařízení
	30.4		Výroba vojenských bojových vozidel
		30.40	Výroba vojenských bojových vozidel
	30.9		Výroba dopravních prostředků a zařízení j. n.
		30.91	Výroba motocyklů
		30.92	Výroba jízdních kol a vozíků pro invalidy
		30.99	Výroba ostatních dopravních prostředků a zařízení j. n.

Zdroj: ČSÚ, 2013, zpracování vlastní

3.2 Sdružení automobilového průmyslu

Sdružení automobilového průmyslu (AutoSAP) bylo založeno jako zájmové sdružení právnických osob dle § 20f zákona č. 509/1991 Sb. (Občanský zákoník). Je právnickou osobou zapsanou v registru sdružení u Obvodního úřadu pro Prahu 1.

Sdružení bylo založeno 27. června 1989 podpisem Smlouvy o Sdružení organizací automobilového průmyslu sedmnácti organizacemi jako sdružení bez právní subjektivity. Právnickou subjektivitu získalo zápisem do podnikového rejstříku dne 19. června 1991 na základě "Společenské smlouvy o Sdružení automobilového průmyslu. V roce 2012 bylo do činnosti AutoSAP zapojeno celkem 147 subjektů z celé České republiky. Kolektivním členem AutoSAP je také Združenie automobilového priemyslu Slovenskej republiky (ZAP SR). Vrcholovými orgány sdružení jsou rada ředitelů a představenstvo AutoSAP. Výkonným orgánem sdružení je sekretariát AutoSAP.

Sdružení automobilového průmyslu je dobrovolné účelové uskupení samostatných firem (a.s., s.r.o. apod.), zájmové sdružení právnických osob činných v oblasti výroby, výzkumu a vývoje, projekce a výroby zařízení zejména pro automobilovou a motocyklovou výrobu a v neposlední řadě tvoří základnu pro řešení a prosazování společných zájmů, záměrů

a cílů automobilového průmyslu. Členství ve sdružení může získat každá firma a je absolutně dobrovolné.

Toto sdružení si klade za cíl trvale rozvíjet automobilový průmysl jako specifické výrobní odvětví, udržovat trvalou konkurenční schopnost českých výrobců a zdokonalovat, rozvíjet a podporovat vzájemnou spolupráci členů. prosazovat zájmy národního automobilového průmyslu, navazovat vzájemně výhodné kontakty a prezentovat automobilový průmysl jako technicky, výrobně, obchodně a ekonomicky provázaný celek. AutoSAP spolupracuje s dalšími organizacemi a koordinuje vzájemnou pomoc při řešení záměrů a prosazování společných zájmů členů vůči národním, zahraničním či mezinárodním úřadům, orgánům a institucím. Nabízí také všestranné konzultace a poradenskou službu (resp. zprostředkování těchto činností) v oblastech společných zájmů v daných oborech činnosti. Organizace je otevřená také veřejnosti. Té poskytuje informační, studijní a statistické podklady a přehledy z oblasti automobilového průmyslu.

3.3 Nejvýznamnější producenti automobilů v České republice

V současnosti u nás působí tři významné automobilky produkující osobní automobily. Jedná se o společnosti Škoda Auto a.s. (dále jen Škoda), Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s.r.o. (dále jen TPCA) a Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. (dále jen HMMC). Jak vyplývá ze statistik AutoSAP (2012a), osobní automobilky na našem území společně vyrobí 97,89 % všech motorových vozidel, přičemž na exportu se podílí dokonce 99,03 % a domácí prodeje pokrývají z 83,19 %. Z tohoto důvodu jsou pro účely práce tyto tři dominantní automobilky vydávány za celý automobilový průmysl.

Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.

Dle informací uvedených v obchodním rejstříku (2012) byla společnost HMMC založena 7. 7. 2006 a dnes sídlí v Průmyslové zóně Nošovice, která katastrálně spadá pod obec Nižní Lhoty. Jejím 100 % vlastníkem je jihokorejská firma Hyundai Motor Company, přičemž její vklad a tím i celý základní kapitál tvoří 13 901 mil. Kč. Na rozloze 200 hektarů se nachází lisovna, svařovna, lakovna, převodovkárna a finální montáž, která má kapacitu až 300 000 vozů ročně⁸. V roce 2012 bylo dosaženo ještě vyšší vytíženosti, čímž v počtu vyrobených vozů byla předběhnuta doposud druhá TPCA. Oficiální firemní prezentace

⁸ Podle výroční zprávy SAP (2012c) v roce 2011 byla tato kapacita využívána téměř z 84 %, když z výrobních pásů sjelo celkem 251 146 vozů.

Hyundai Motor (2006-2012a) uvádí, že se jedná o první výrobní závod Hyundai v Evropě a podle odborné veřejnosti možná i o nejmodernější evropskou výrobu.

Firemní filozofie klade též velký důraz na ochranu životního prostředí, což se vedle samotných vozů promítlo do realizace celého závodu, při které byly například všechny vzrostlé stromy dočasně přesunuty a po dokončení výstavby, která byla zvládnuta v rekordním čase 18 měsíců, navráceny zpět do areálu. CzechInvest (2009) dodává, že zkušební výroba byla zahájena v létě 2008. 3. 11. 2008 sjel z výrobního pásu první sériově vyráběný Hyundai i30.

Není překvapující, že se vláda rozhodla tuto investici podpořit a investovala několik miliard korun na posílení místní silniční a železniční sítě. Momentálně ve firmě pracuje přes 3 500 zaměstnanců, přičemž u subdodavatelů součástek a služeb vzniklo dle odhadů dalších asi 7 500 nových pracovních míst.

Škoda Auto a. s.

Jedná se o jedinou z dominantních automobilek, která na našem území – byť pod různými jmény – působí již od svého počátku roku 1895, také proto se třetí části věnujeme nejvíce z jejího pohledu. Mnohými je tak vnímána jako symbol výroby osobních automobilů v České republice a díky úspěšnému navázání spolupráce s německým koncernem Volkswagen AG se jí podařilo prosadit i v tvrdé konkurenci na soudobých světových trzích.

16. 4. 1991 došlo k začlenění do koncernu VW, kdy se ŠKODA, automobilová, a.s. stala čtvrtou značkou tohoto koncernu. Jak se uvádí v CzechInvestu (2009), je Volkswagen AG od roku 2007 jejím 100% vlastníkem. O úspěšnosti tohoto partnerství vypovídá dlouhodobý růst Škody, která od roku 1998 svůj počet vyrobených vozů téměř zdvojnásobila a vyrábí tak více než polovinu všech osobních automobilů v ČR.

Samotné partnerství Škody s Volkswagen AG by nebylo nutně zárukou budoucí prosperity, pokud by se Škoda zaměřovala výhradně na výrobu vozů. Jak ale dokládá například CzechInvest (2009), má mladoboleslavská automobilka i silné vědecko-výzkumné zázemí, které je předpokladem pro trvale udržitelný růst a zachování konkurenceschopnosti na dynamickém celosvětovém trhu.

Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s. r. o.

Jak je uvedeno v Obchodního rejstříku (2012) a ve výroční zprávě společnosti za rok 2010, TPCA založená 8. 3. 2002 se sídlem v Kolině se od ostatních dominantních automobilek liší tím, že není 100 % vlastněna mateřskou společností, ale jedná se o joint venture⁹ francouzské Peugeot Citroën Automobiles S.A. a japonské Toyota Motor Corporation, přičemž obě tyto společnosti se podílí rovným dílem na základním kapitálu ve výši 5 140 mil. Kč (platné k 5.2.2012). V areálu o rozloze 124 hektarů se nachází lisovna, svařovna, lakovna, finální montáž a kontrola kvality, ve kterých byla po několika fázích zkušební výroby 28. 2. 2005 zahájena sériová výroba. Z publikace CzechInvestu (2009) pak vyplývá, že továrna byla stavěna na míru hlavně Toyotě, 80 % dílů je pak dodáváno českými firmami a více než 99 % vozů je určených pro export na evropské trhy, převážně ve Francii, Itálii, Německu a Velké Británii.

Výrobní kapacita závodu umožňuje produkci až 340 000 vozů ročně a je rovnoměrně rozdělena mezi značky Toyota, Peugeot a Citroën. V roce 2011 byla zmiňovaná kapacita využita z 80 %. V současnosti zde firma zaměstnává 3 000 osob a odhaduje se, že v dodavatelských firmách vzniklo dalších 8 500 pracovních míst.

3.4 Zaměstnanost

Počet zaměstnaných osob v automobilovém průmyslu České republiky se po celé sledované období 1998 - 2001 pohyboval v rozmezí 88 000 osob až 117 600 osob. Nejméně zaměstnaných v automobilovém průmyslu bylo v roce 1998, a to 88 416 osob, nejvíce pak v roce 2006, kdy jejich počet dosáhl hodnoty 117 544 osob.

K rapidnímu poklesu počtu zaměstnanců automobilového průmyslu došlo v roce 2009, kdy se začala projevovat finanční a ekonomická krize z roku 2008 a firmám začaly klesat prodeje. Na krizi firmy zareagovaly poklesem produkce a logicky tedy výrazným snížením personálního obsazení. Tyto restrukturalizační procesy pokračují i nadále.

⁹ Jak uvádí (Tancošová, 1996), joint venture vzniká jako nová, obchodně-právní entita poté, co se dvě a více firem dohodnou na vzájemné spolupráci za účelem snadnějšího dosažení společného cíle. Častou právní formou nově vzniklé entity je akciová společnost, do které každý z partnerů vloží to, v čem je relativně lepší, ale často je tato forma spolupráce využívána i k získání financí, které do společného podniku jeden z partnerů investuje a druhý partner vloží naopak své know-how. V případě joint venture mezi Toyotou a PSA vznikla továrna, využívající nepokročilejší technologie a výrobní postupy obou společností.

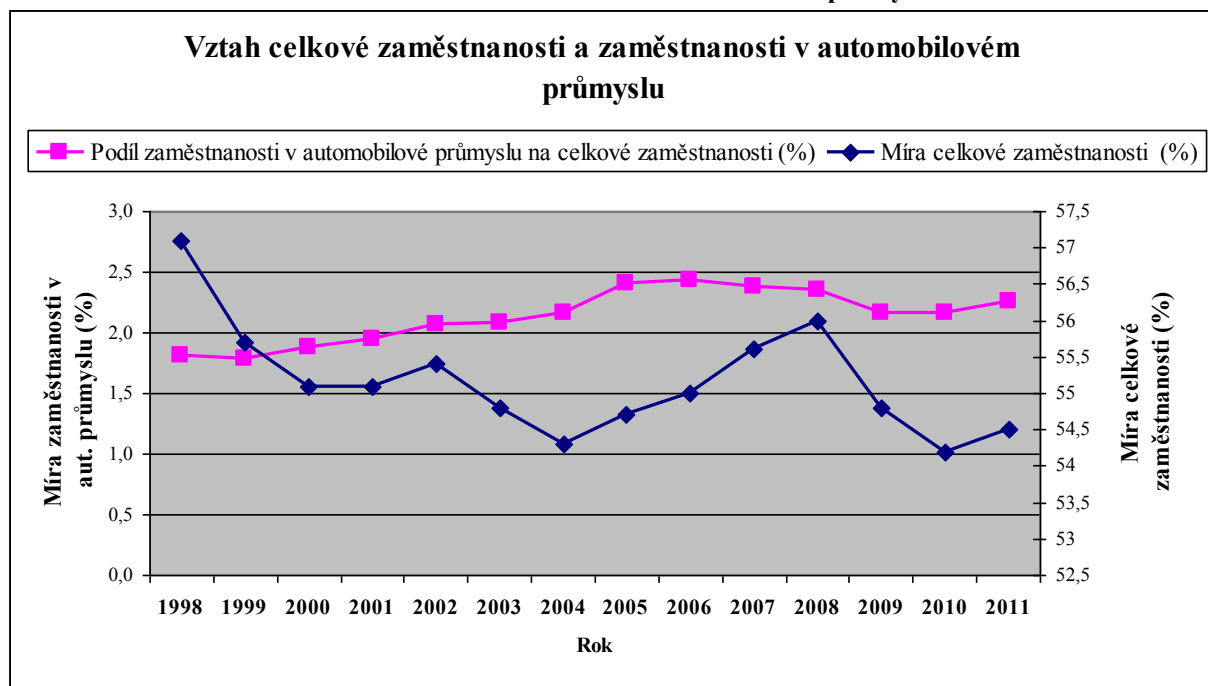
Tab. 3.2 Vztah celkové zaměstnanosti a zaměstnanosti v automobilovém průmyslu

Rok	Celkový počet zaměstnaných	Počet zaměstnaných v automobilovém průmyslu	Míra celkové zaměstnanosti (%)	Podíl zaměstnanosti v automobilové průmyslu na celkové zaměstnanosti (%)
1998	4866000	88416	57,1	1,8
1999	4764000	85195	55,7	1,8
2000	4732000	89192	55,1	1,9
2001	4728000	92085	55,1	1,9
2002	4765000	98755	55,4	2,1
2003	4733000	98536	54,8	2,1
2004	4707000	101576	54,3	2,2
2005	4764000	114793	54,7	2,4
2006	4828000	117544	55,0	2,4
2007	4922000	117388	55,6	2,4
2008	5002000	117431	56,0	2,3
2009	4934000	106966	54,8	2,2
2010	4885000	105358	54,2	2,2
2011	4904000	110735	54,5	2,3

Zdroj: ČSU, 2013, zpracování vlastní

Míra zaměstnanosti v automobilovém průmyslu vykazovala poměrně stabilní hodnoty a celkově rostoucí trend i přes to, že celková míra zaměstnanosti podléhala spíše větším výkyvům s dlouhodobě zjevně klesajícím trendem. Zajímavé je období od roku 1999 - 2004, kdy celková zaměstnanost prudce klesala, zatímco zaměstnanost v automobilovém průmyslu nastartovala několikaletou fázi růstu. Za povšimnutí pak stojí poslední dva roky tohoto období, celková zaměstnanost byla opět na sestupu, zatímco zaměstnanost v automobilovém průmyslu pokračovala v trvalém růstu. To svědčí o stabilním postavení tohoto odvětví v celém národním hospodářství. Od roku 2004 zažívala česká ekonomika všeobecnou konjunkturu a u celkové zaměstnanosti lze sledovat jedinou výraznou stabilní fázi růstu. Zaměstnanost automobilového průmyslu neodrážela tehdejší kondici celého odvětví, protože odvětví automobilového průmyslu v daném období rozhodně neprocházelo nějakou stagnací. Šlo tedy spíše o racionalizaci výroby ve smyslu zvyšování efektivity a konkurenceschopnosti výstupu. Hodnota produkce automobilového průmyslu se v těchto letech totiž neustále zvyšovala. Ke konci období je jasně viditelný důsledek světové finanční krize z roku 2008 hlavně na křivce celkové míry zaměstnanosti, kde téměř vodorovný průběh křivky zaměstnanosti v automobilovém průmyslu opět potvrzuje stabilitu tohoto odvětví.

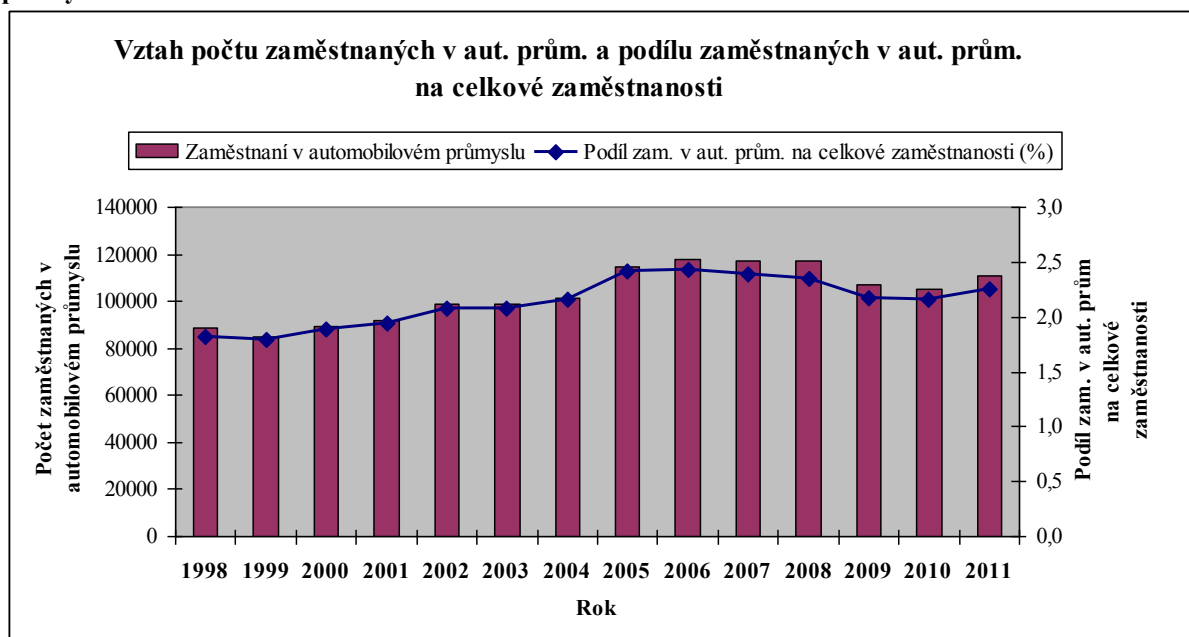
Graf 3.1 Vztah celkové zaměstnanosti a zaměstnanosti v automobilovém průmyslu



Zdroj: ČSÚ, 2013, zpracování vlastní

Z vývoje hodnot obou ukazatelů je jasně zřetelná citlivost na změny fází ekonomického cyklu. Vývoj počtu celkově zaměstnaných v automobilovém průmyslu a vývoj podílu zaměstnaných v automobilovém průmyslu na celkové zaměstnanosti mají totiž velmi podobný průběh. Viditelné jsou meziroční poklesy po obou finančních krizích v letech 1998 a 2008. Druhý propad je mnohem razantnější, protože se jednalo o celosvětový problém, nikoliv jen v rámci České republiky. Mezi těmito časovými mezníky obě veličiny vykazovaly dlouhodobější růst, zejména pak mezi lety 2002 a 2006, kdy celá česká ekonomika procházela všeobecnou konjunkturou. Za povšimnutí stojí hlavně druhá polovina grafu, kde se oba ukazatele mírně rozcházejí. Podíl zaměstnaných v automobilovém průmyslu na celkové zaměstnanosti začíná lehce klesat, zatímco počet zaměstnaných v tomto odvětví stagnují. To by znamenalo, že celková zaměstnanost rostla, což potvrzuje logickou souvislost s právě probíhající všeobecnou expanzí. Celková zaměstnanost nejspíše rostla rychleji než zaměstnanost v automobilovém průmyslu. Obecně se dá říci, že oba popisované ukazatele jsou poměrně dobrými indikátory vývoje ekonomiky a na jeho změny reagují velmi rychle.

Graf 3.2 Vztah počtu zaměstnaných v automobilovém průmyslu a podílu zaměstnaných v automobilovém průmyslu na celkové zaměstnanosti



Zdroj: ČSÚ, 2013, zpracování vlastní

3.4.1 Nepřímá zaměstnanost automobilového průmyslu

Všechna data uvedená v předešlých podkapitolách věnovaných zaměstnanosti v automobilovém průmyslu uvádí přímou zaměstnanost v odvětví automobilového průmyslu. Podstatným přínosem automobilového průmyslu však je i zajištění práce pro jiná přidružená odvětví.

Každý úspěšný obor, automobilový průmysl pro svou vysokou náročnost zvláště, generuje nejen přímou, ale i nepřímou a tzv. indukovanou zaměstnanost. Když hovoříme o automobilovém průmyslu, nemáme na mysli jenom Škodu Auto v Mladé Boleslavi nebo TPCA u Kolína, ale i desítky a stovky jejich dodavatelů a dodavatelů těchto dodavatelů. Od roku 1996 je dynamika vývoje počtu zaměstnanců daleko větší u výrobců náhradních dílů a příslušenství než u samotných producentů hotových automobilů. V roce 1998 počet zaměstnanců u subdodavatelů poprvé překročil počet zaměstnanců ve finální výrobě a v roce 2003 úhrnné tržby výrobců náhradních dílů a příslušenství poprvé překročily tržby výrobců finálních vozů. Ale úspěšní výrobci dílů potřebují pro své fungování další dodávky jak z oblasti výroby tak i služeb, a tím vznikají další pracovní příležitosti. Přestože část těchto míst je absorbována rostoucí produktivitou práce, je nesporné, že dosavadní velmi dynamický a

úspěšný rozvoj automobilového průmyslu u nás indukuje řadu pracovních příležitostí v celém hospodářství a stává se katalyzátorem pro rozvoj dalšího podnikání.

Mezi odvětví úzce spojené s výrobou motorových vozidel patří:

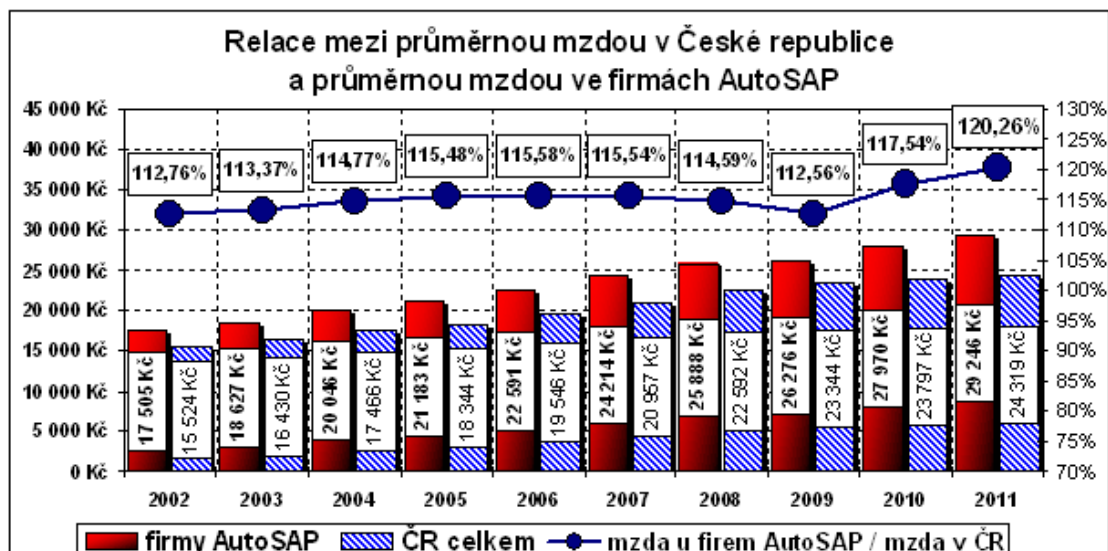
- výroba, protektorování a obnova pneumatik,
- výroba ložisek a převodovek,
- výroba chladicího a ventilačního zařízení,
- výroba počítačů a zařízení ke zpracování informací,
- výroba elektrických motorů, generátorů a transformátorů,
- výroba elektrického vybavení pro motory a vozidla,
- provoz automobilů,
- prodej a distribuce motorových vozidel,
- údržba a opravy motorových vozidel,
- prodej náhradních dílů a vybavení pro motorová vozidla,
- maloobchodní prodej paliv pro motorová vozidla,
- osobní a nákladní silniční doprava.

3.4.2 Mzdy

Mzdy jsou nedílnou součástí odvětví a souvisí také s jeho kvalitou tím více, jedná-li se o odvětví výrobní. Do celé hierarchie výroby jsou zapojeni dělníci, technici a vedoucí pracovníci. Ti všichni však chtějí a musejí být za svou práci adekvátně odměněni. Průměrné mzdy v celé České republice po celé sledované období rostly. Na začátku období, v roce 2002 jejich výše dosahovala 15 524,- Kč, na konci období v roce 2011 pak 24 319,- Kč. Průměrné mzdy v automobilovém průmyslu dosahovaly vždy vyšších hodnot než byl republikový průměr a samozřejmě rovněž po celé sledované období rostly. Na počátku sledovaného období byla průměrná výše mzdy v automobilovém průmyslu 17 505,-Kč, na konci v roce

2011 pak 29 248,-Kč. Mzdy automobilového průmyslu převyšovaly průměrné mzdy České republiky vždy o více než 12 %, rozdíl v roce 2011 dosáhl dokonce 20,26 %.

Graf 3.3 Průměrné mzdy v České republice a v aut. průmyslu



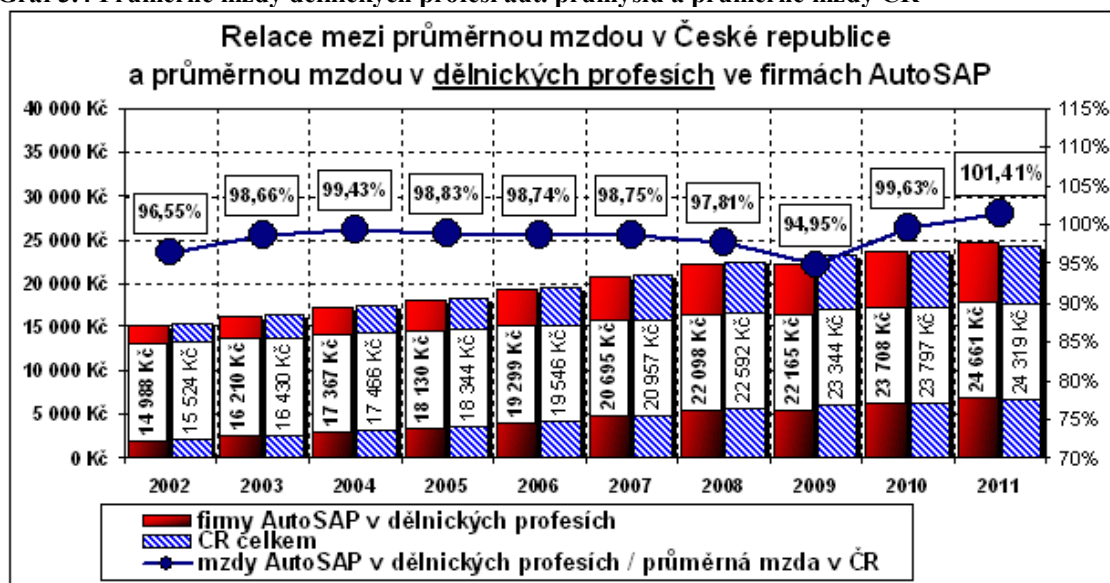
Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu, 2012

Ve výše uvedeném grafu 3.3 jsou však zahrnuty všechny mzdy v automobilovém průmyslu, tedy i mzdy manažerské, které průměrnou hodnotu navyšují. Porovnáme-li průměrné mzdy dělnických profesí firem zabývajících se automobilovým průmyslem s průměrnou mzdou v České republice, je stav odlišný, ale také velmi zajímavý.

Průměrné mzdy dělnických profesí automobilového průmyslu se po celé sledované období, vyjma posledního roku 2011, sice pohybovaly pod celorepublikovým průměrem, nikdy však nezaostávaly o více než 6% a postupně stále rostly. V roce 2002 byla průměrná mzda dělnické profese automobilového průmyslu 14 998,- Kč a dosahovala 96,55 % průměrné mzdy České republiky. Až do roku 2010 mzdy dělnických profesí automobilového průmyslu dosahovaly 94 % až 99 % v roce 2010, v roce 2011 dosáhly dokonce hodnoty 101,41 % celorepublikového průměru.

Z těchto údajů je jasné patrné, jak silným odvětvím je automobilový průmysl i z pohledu výše mezd. I když do průměrných mezd vyplácených v automobilovém průmyslu nezapočteme ty nejvyšší, téměř dosahují průměru České republiky a na konci sledovaného období je v tomto ukazateli dokonce předčí. A to všechno ve srovnání s průměrem, kde samozřejmě veškeré vysoké mzdy započítávány jsou.

Graf 3.4 Průměrné mzdy dělnických profesí aut. průmyslu a průměrné mzdy ČR



Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu, 2012

3.5 Produkce

V roce 1993 začalo období vzestupu HDP, který se dokonce v roce 1995 vyšplhal téměř na 6% růst. V roce 1997 došlo poprvé od roku 1992 k poklesu růstu HDP. K dalšímu poklesu došlo i v roce 1998. Od roku 1999 již nastal růst o necelá 2 % a v intervalu 3-7 % se udržoval až do roku 2008, kdy došlo k pádu Lehman Brothers a následné celosvětové ekonomické krizi. V roce 2009 pak došlo k nejhlubšímu propadu HDP od roku 1992, na téměř meziročních - 5 %. V roce 2010 se opět navrátil růst s téměř 3%, ale dále HDP spíše stagnoval a rok 2012 dokonce opět vykázal mírný pokles – 1,2 %.

Tab. 3.2 Vztah produkce automobilového průmyslu a HDP (běžné ceny)

Rok	HDP (v mil. Kč)	Produkce v automobilovém průmyslu (v mil. Kč)	Podíl produkce v automobilovém průmyslu na HDP (%)
2000	2550148	272901	10,70
2001	2629135	304800	11,59
2002	2685643	326452	12,16
2003	2786789	348404	12,50
2004	2918955	385551	13,21
2005	3116056	458963	14,73
2006	3334815	560542	16,81
2007	3526071	640862	18,17
2008	3635344	604133	16,62
2009	3471494	515486	14,85
2010	3558019	600838	16,89
2011	3625159	677521	18,69

Zdroj: ČSÚ, 2013, zpracování vlastní

Hodnota produkce automobilového průmyslu téměř v celém sledovaném období kontinuálně rostla. Na začátku, v roce 2000 nedosahovala produkce ani 300 000 miliónů Kč, zato o sedm let později už byla více než dvojnásobná, přes 640 000 miliónů Kč. V roce 2009 následoval již tradiční pokles zapříčiněný krizí z předchozího roku. O rok později produkce automobilového průmyslu ale znovu vykazuje růst a v roce 2011 dosahuje maxima celého období s hodnotou 677 521 miliónů Kč.

3.5.1 Vztah růstů produkce zpracovatelského průmyslu, automobilového průmyslu a HDP

Tempo růstu všech tří sledovaných ukazatelů, tedy produkce automobilového průmyslu, zpracovatelského průmyslu i HDP je po celé popisované období kladné s výjimkou roku proběhlé světové finanční krize a roku následujícího, tedy let 2008 a 2009. Také z hodnot v tabulce 3 jasně vyčnívají záporné hodnoty meziročních temp růstu ve všech třech případech. Popsaný jev zobrazuje graf 3.5.

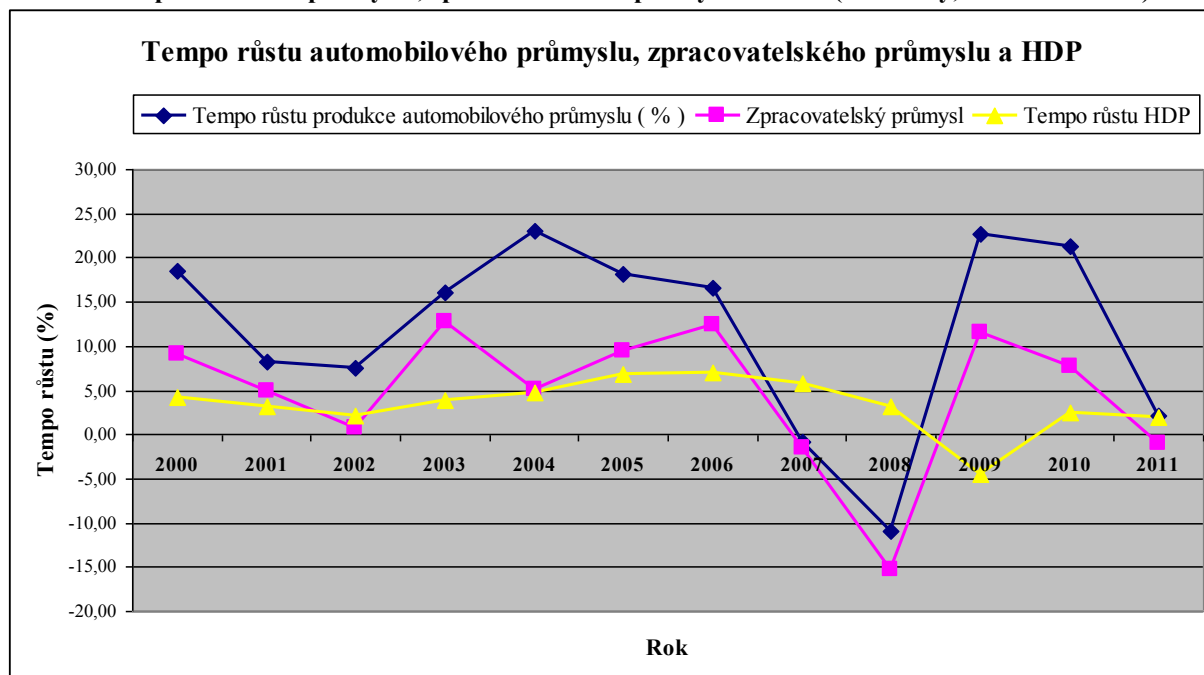
Tab. 3.3 Tempa růstu automobilového průmyslu, zpracovatelského průmyslu a HDP

Rok	Tempo růstu produkce automobilového průmyslu (%)	Tempo růstu zpracovatelského průmyslu (%)	Tempo růstu HDP (%)
2001	18,50	9,03	3,18
2002	8,14	4,89	2,13
2003	7,53	0,84	3,71
2004	16,00	12,81	4,81
2005	23,15	5,15	6,72
2006	18,20	9,50	7,00
2007	16,67	12,33	5,79
2008	-0,87	-1,46	3,09
2009	-10,90	-15,26	-4,54
2010	22,66	11,49	2,51
2011	21,22	7,77	1,84

Zdroj: ČSÚ, 2013, zpracování vlastní

Všechny tři křivky reprezentující tempa růstu vykazují podobné chování z pohledu trendu, nikoli však z pohledu výše jednotlivých meziročních změn. Nastartování fáze expanze české ekonomiky po domácí krizi je patrné z vývoje všech tří ukazatelů: dlouhodobý růst s vesměs zvyšujícími se ročními přírůstky. Tempo růstu produkce automobilového a zpracovatelského průmyslu, zejména v roce 2004, dosahovalo relativně mnohem vyšších hodnot než růst HDP. To svědčí o jejich lepší schopnosti reakce na začínající konjunkturu. V dalších třech letech hlavně automobilový průmysl roste velmi rychle a je následovaný zpracovatelským průmyslem, jehož je právě automobilový průmysl podstatnou součástí. V letech 2008 a 2009 vidíme v grafu opět jasně zřetelný průběh světové finanční krize reprezentované propadem dokonce do záporných hodnot. Velmi zajímavé je porovnání změn vývoje HDP a automobilového a zpracovatelského průmyslu, kde dochází k evidentnímu ovlivnění celkového HDP dílčími ukazateli. Na druhou stranu znovu vidíme jasnou dominanci schopnosti zpracovatelského a hlavně pak automobilového průmyslu reagovat na případné změny v ekonomickém prostředí.

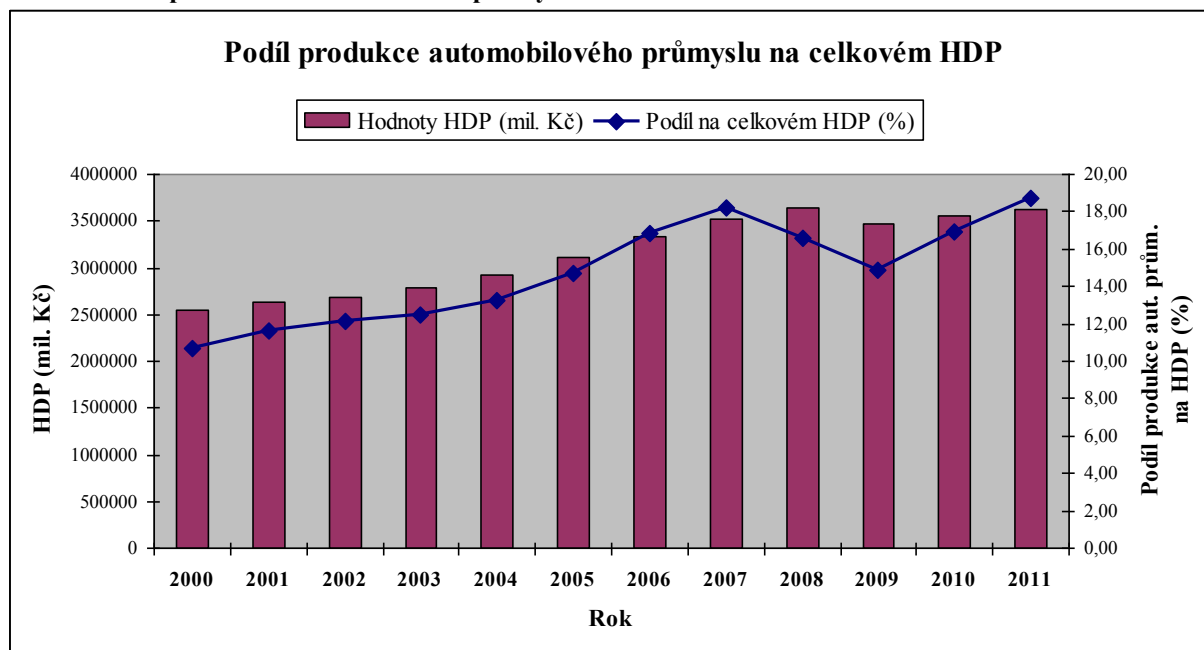
Graf 3.5 Tempo růstu aut. průmyslu, zpracovatelského průmyslu a HDP (stálé ceny, rok 2005 = 100)



Zdroj: ČSÚ, 2013, zpracování vlastní

Obě veličiny zřetelně kopírují průběh již několikrát popisovaného a znázorněvaného ekonomického cyklu, kterým ekonomika České republiky v letech 2000 – 2011 prošla. Na vztahu celkových hodnot HDP a podílu produkce automobilového průmyslu na HDP je pozoruhodný zejména fakt, že podíl produkce automobilového průmyslu roste rychleji než samotný HDP, a to i přes zvyšující se hodnoty celkové produkce v jednotlivých letech, nejzřetelněji konkrétně v období 2002 – 2007. Tato skutečnost opět dokazuje posilující postavení automobilového průmyslu v české ekonomice. Ve druhé části grafu je pak jasně patrná reakce na recesi po světové finanční krizi, kde ukazatel automobilového průmyslu reaguje rychleji a razantněji než celkový HDP.

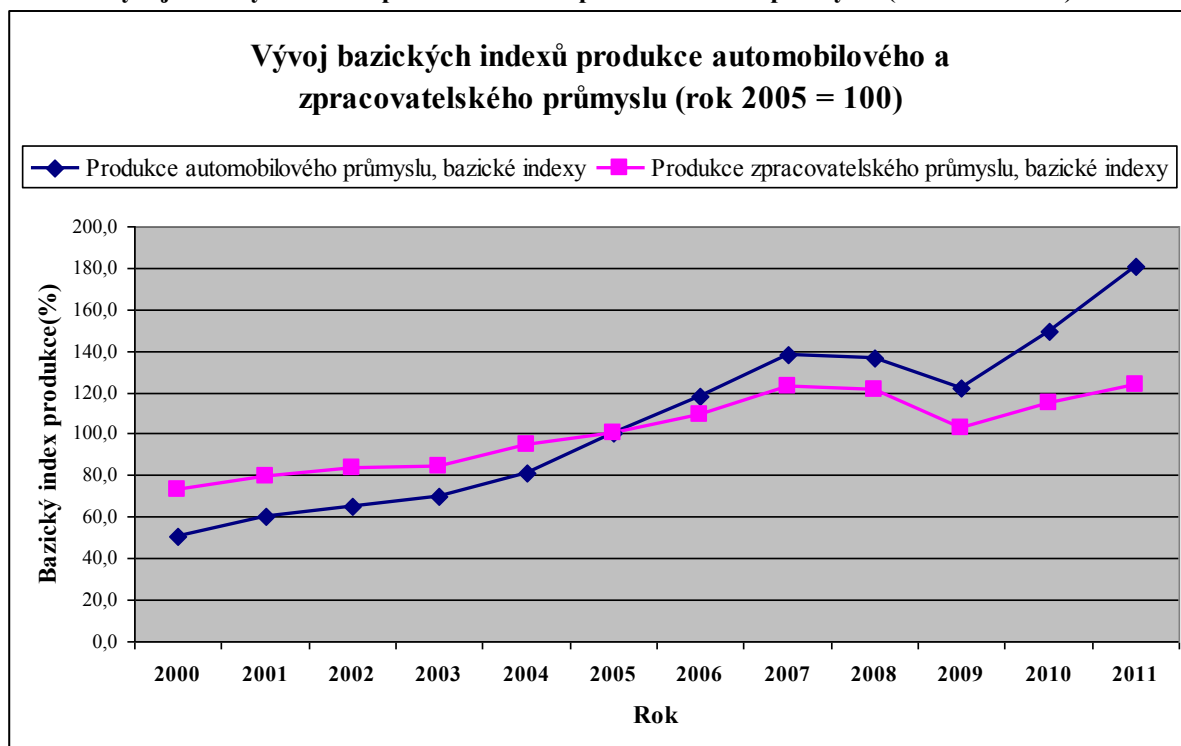
Graf 3.6 Podíl produkce automobilového průmyslu na celkovém HDP



Zdroj: ČSÚ, 2013, zpracování vlastní

Graf 3.6 výrazně potvrzuje výše popsané skutečnosti o reakci na ekonomický cyklus i vzájemný vztah obou odvětví. Oba popisované ukazatele od začátku sledovaného období dlouhodobě a stabilně rostou. Hlavně v letech 2004 – 2007 je patrný boom automobilového průmyslu, jenž s sebou logicky táhne i zpracovatelský průmysl jako celek. V době světové finanční krize se obě křivky chovají téměř identicky a bezprostředně reagují na nastávající recesi. Během posledních dvou let sledovaného období se zpracovatelský průmysl navrácí k opětovnému růstu, automobilový průmysl tyto hodnoty dokonce předskakuje a roste mnohem strměji. To znovu dokazuje jak rychlejší reakci dílčího odvětví automobilového průmyslu oproti zpracovatelskému jako celku, tak i jeho výrazný vliv z pohledu trendu.

Graf 3.7 Vývoj bazických indexů produkce aut. a zpracovatelského průmyslu (rok 2005 = 100)



Zdroj: ČSÚ, 2013, zpracování vlastní

3.5.2 Přidaná hodnota v automobilovém průmyslu

Přidanou hodnotou rozumíme hodnotu přidanou zpracováním na jednotlivých stupních meziprojektu. Jedná se pak o součet těchto jednotlivých přírůstků. Přidaná hodnota v automobilovém průmyslu ve sledovaném období značně kolísala a ve srovnání jednotlivých let nabývala dokonce i záporných hodnot. Pohybovala se mezi hodnotami – 16,45 % v roce 2008 a 26,48 % v roce 2010. V tabulce 3.5 jsou uvedeny přidané hodnoty v automobilovém průmyslu v meziročním srovnání. Vysoký pád přidané hodnoty v roce 2008 byl zcela jistě způsoben finanční a ekonomickou krizí, kdy odbyt oproti předešlému roku značně poklesl a tedy i výroba celého odvětví automobilového průmyslu.

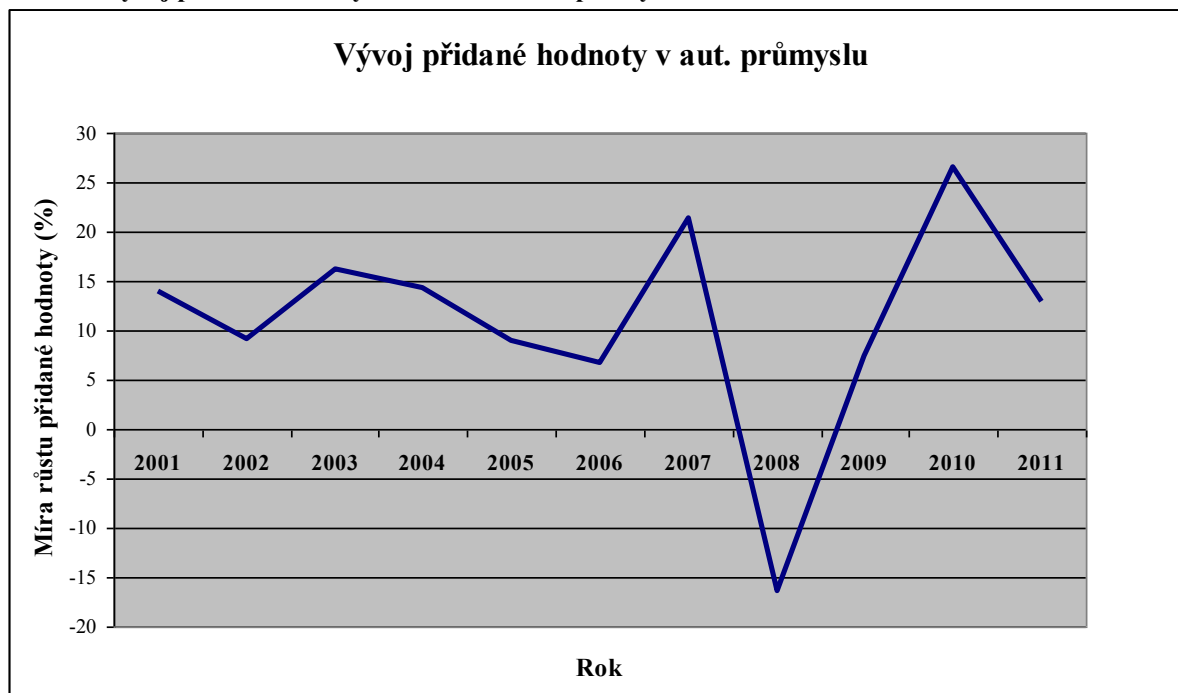
V následujícím roce přidaná hodnota opět vzrostla a hodnoty v letech 2010 a 2011 lze chápat jako definitivní zotavení automobilového průmyslu z ekonomické recese, neboť výsledky opět vykazovaly jasně pozitivní hodnoty. Portál AutoSAP v daném období uvedl, že téměř všechny výrobní segmenty českého automobilového průmyslu se znovu rozběhly a hlásil také výrazné oživení produkce a obchodu. Za připomenutí určitě stojí i rekordní produkce osobních automobilů z roku 2011. Důležitý byl ale hlavně fakt opětovného růstu výroby dílů a příslušenství.

Tab. 3.4 Vývoj přidané hodnoty v automobilovém průmyslu (běžné ceny)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Růst (%)	13,93	9,08	16,15	14,33	8,97	6,74	21,38	-16,45	7,47	26,48	12,95

Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu, 2013, zpracování vlastní

V grafu lze pozorovat jasně zřetelný projev světové finanční krize, když bezprostředně po jejím začátku se přidaná hodnota v automobilovém průmyslu České republiky dostala dokonce do záporných hodnot.

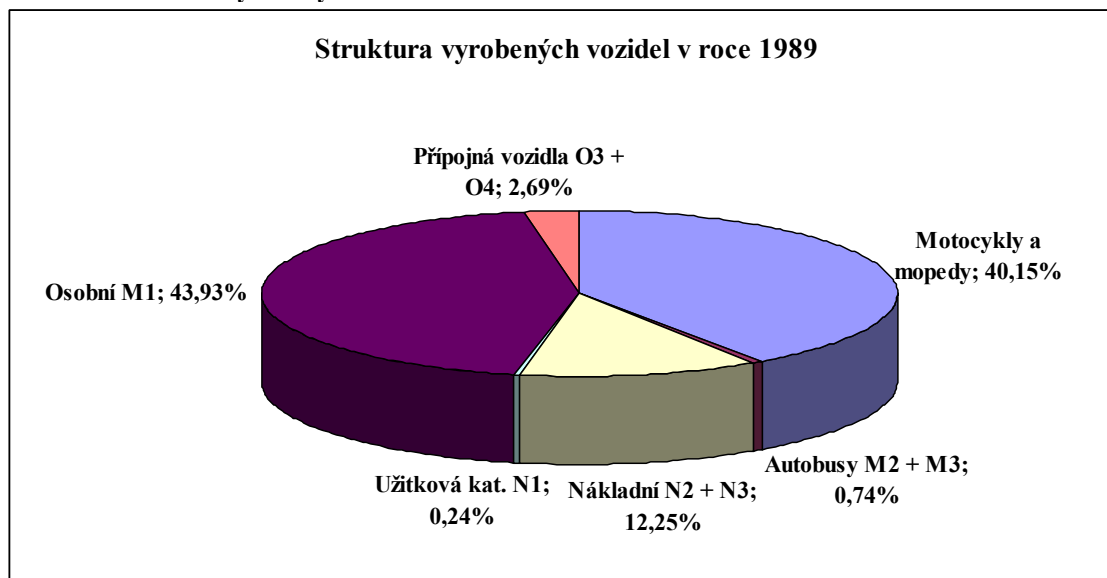
Graf 3.8 Vývoj přidané hodnoty v automobilovém průmyslu

Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu, 2012, zpracování vlastní

3.5.3 Struktura produkce

V roce 1989 se na výrobě motorových vozidel nejvíce podílely osobní automobily a motocykly s mopedy, přičemž prvně jmenovaných bylo vyrobeno 43,93 % z celkové produkce, druhých pak 40,15 %. Třetí položkou mezi vyrobenými vozidly byla nákladní vozidla s podílem na produkci 12,25 %. Přípojných vozidel bylo vyrobeno 2,69 %. Druhý nejmenší podíl na výrobě patřil autobusům, s podílem 0,74 % z celkové produkce a konečně nejmenší podíl užitkovým vozům s podílem 0,24 %. Naprosto odlišná struktura motorových vozidel vyrobených v České republice byla v roce 2010.

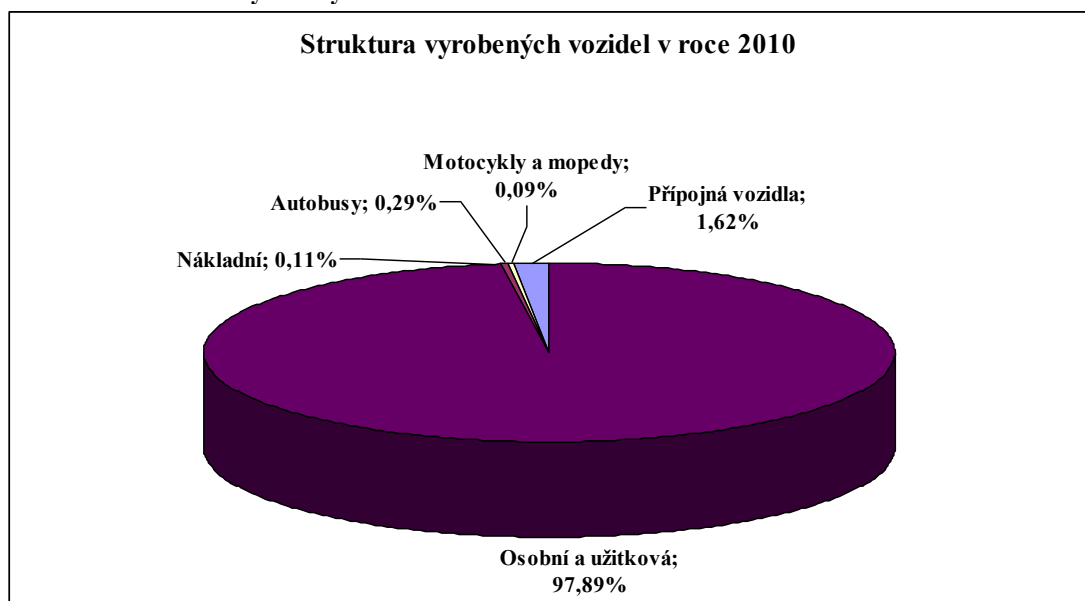
Graf 3.9 Struktura vyrobených vozidel v roce 1989



Zdroj: MM Průmyslové spektrum, 2012, zpracování vlastní

Na konci analyzovaného období je zcela zřejmá jasná převaha výroby osobních a užitkových automobilů, jejichž podíl na celkové produkci dosáhl 97,82 %. Ostatní typy vozidel byly zastoupeny jen v nízkém a téměř zanedbatelném počtu - přípojná vozidla celkem 1,62 %, autobusy 0,29 %, nákladní automobily 0,11 % a nejméně bylo vyrobeno motocyklů s mopedy s podílem 0,09 %. Právě u motocyklů s mopedy je viditelný nejmarkantnější rozdíl oproti roku 1989, kdy podíl tohoto typu motorových vozidel byl v celkové produkci zastoupen více než 40%.

Graf 3.10 Struktura vyrobených vozidel v roce 2010

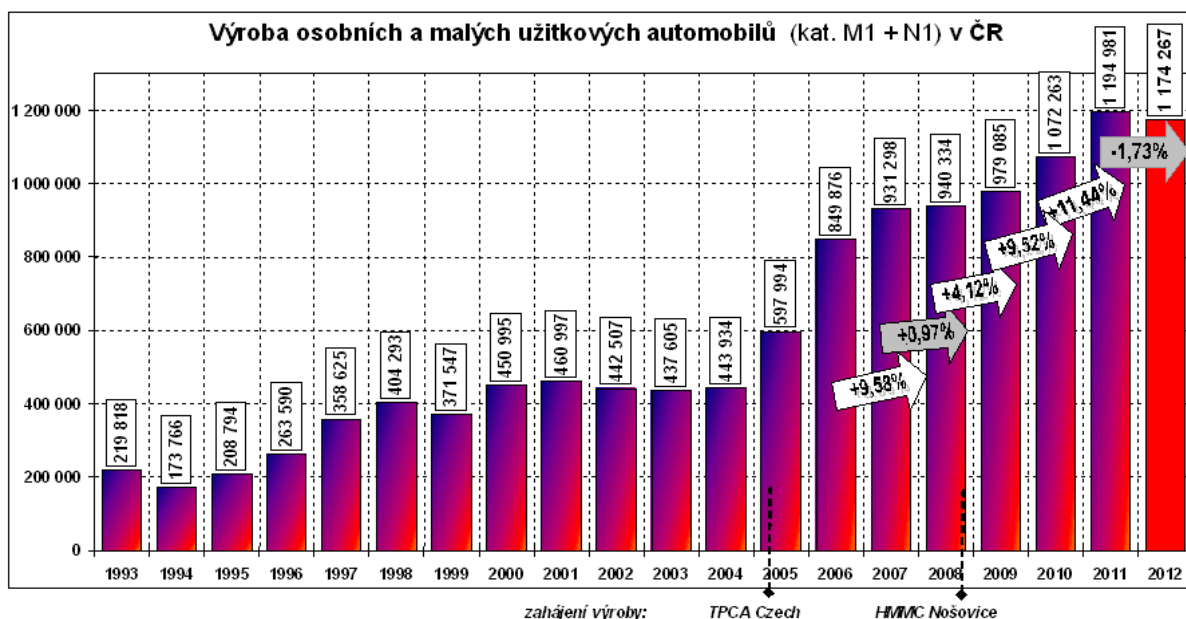


Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu, 2012, zpracování vlastní

3.5.4 Vývoj struktury produkce

Vývoj produkce motorových vozidel je analyzován jen pro samostatnou Českou republiku, tedy od roku 1993. Trendy vývoje byly velmi proměnlivé, hlavně z pohledu jednotlivých kategorií. Zatímco počet osobních vozidel téměř po celé sledované období rostl (vyjma nepatrného poklesu v roce 2012) a vývoj je shodný s vývojem celkové produkce, u ostatních kategorií je to vždy odlišné.

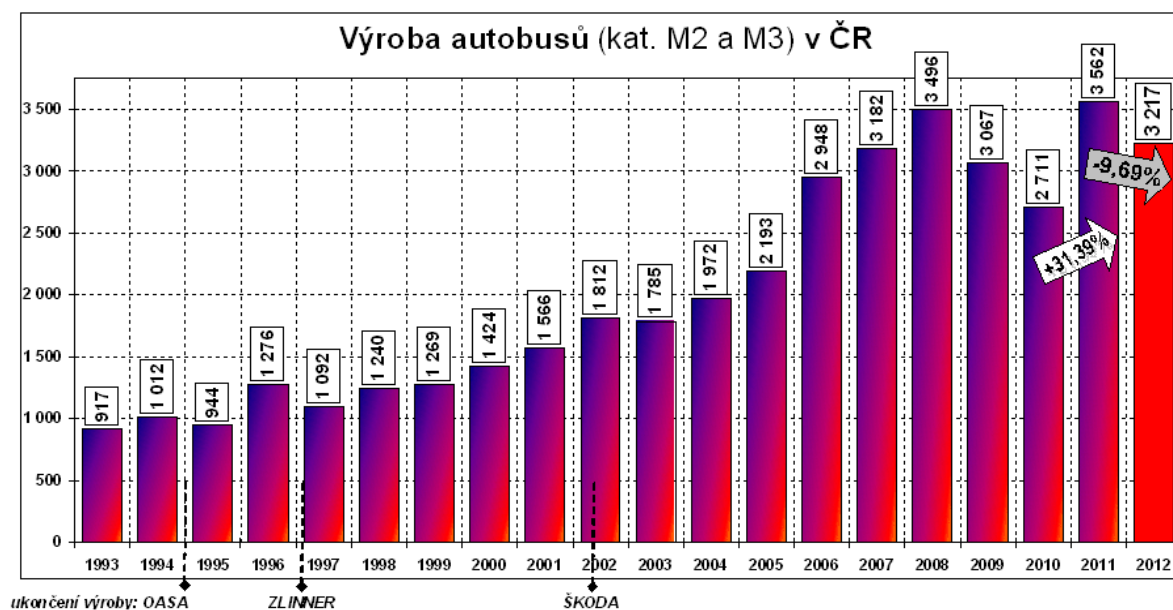
Graf 3.11 Vývoj produkce osobních vozidel



Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu, 2012

Obdobný trend pozorujeme i u výroby autobusů, a to až do roku 2008, kdy ale v následujících letech došlo ke znatelnému zakolísání počtů vyrobených autobusů. Po relativně velkém propadu v roce 2010 došlo v roce 2011 k opětovnému nárůstu výroby zakončeném opětovným meziročním poklesem v posledním roce popisovaného období.

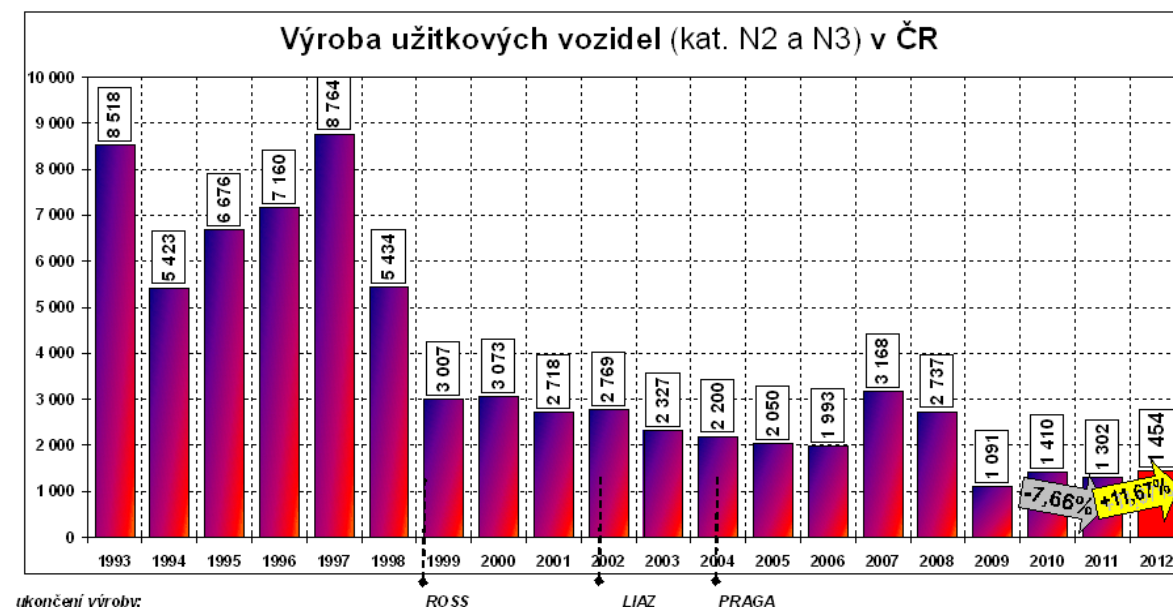
Graf 3.12 Vývoj produkce autobusů



Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu, 2012

Situace zbývajících kategorií je naprosto odlišná. U kategorie užitkových vozidel byl téměř trvalý a nejdříve rapidní pokles od roku 1997. První pád výroby užitkových vozidel v roce 1994 vystřídal postupný nárůst výroby až do roku 1997 a následoval, jak již bylo řečeno, neustálý pokles s výjimkou roku 2007.

Graf 3.13 Vývoj produkce užitkových vozidel

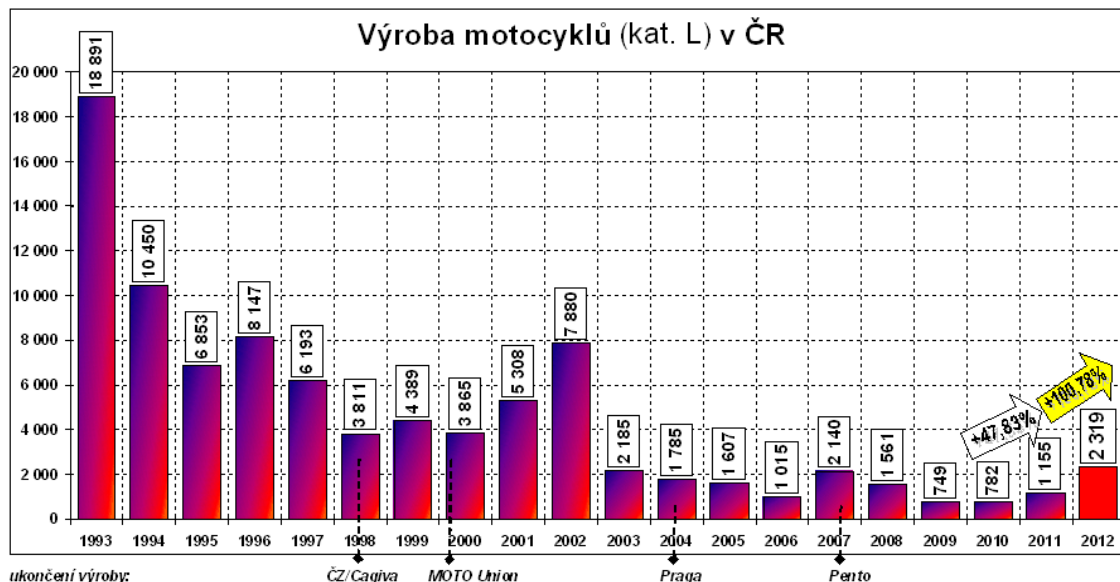


Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu, 2012

Podobně na tom byla i výroba motocyklů, kde z původních 18 891 nově vyrobených motocyklů v roce 1993 spadl tento počet až na minimum produkce samostatné České

republiky v roce 2009 s 749 ks. Od tohoto bodu došlo ve výrobě motocyklu k růstu a v roce 2012 bylo vyrobeno 2319 ks s meziročním více než 100% růstem. Vzhledem k absolutnímu počtu je ale tento fakt spíše symbolický.

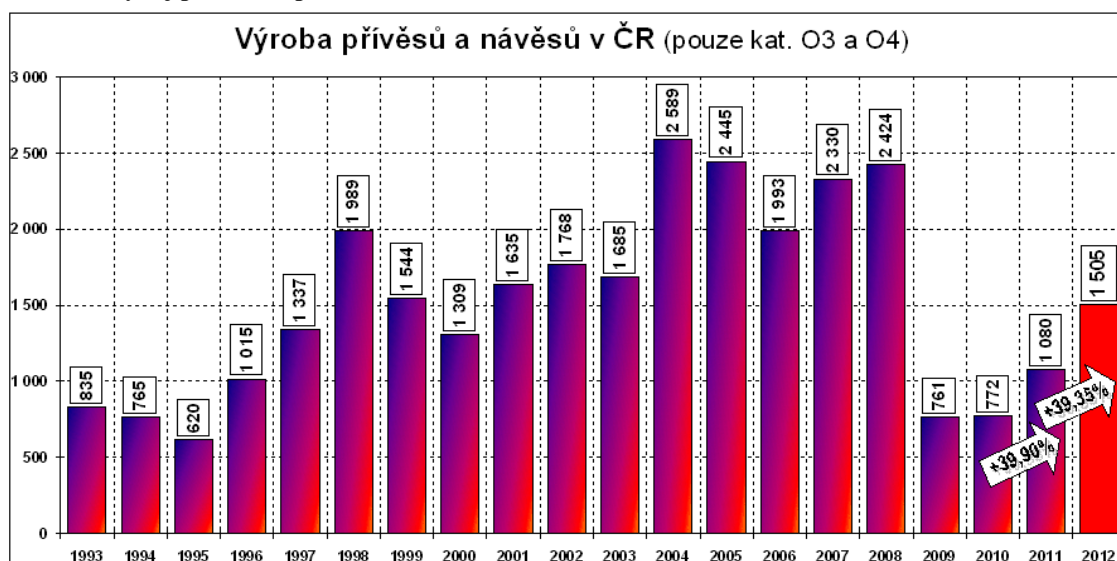
Graf 3.14 Vývoj produkce motocyklů



Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu, 2012

Poslední sledovanou kategorií je kategorie přívěsů a návěsů, kde byl vývoj velmi proměnlivý. V prvních letech klesal, následně vzrůstal, pak došlo k opětovnému poklesu a růstu a takto se situace neustále opakuje. Nejmenší počet vyrobených přívěsů a návěsů byl v roce 1995, nejvyšší pak v roce 2004.

Graf 3.15 Vývoj produkce přívěsů a návěsů



Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu, 2012

3.6 Export

Export České republiky v popisovaném období 1996 – 2011 dosáhl velmi výrazného nárůstu. Mezi lety 1996 a 2001 se jeho hodnota téměř zpětinásobila. Výrazná vlna zvýšení hodnot vývozu přišla po první krizi z roku 1998 v roce 2000, kdy byla prolomena symbolická hranice 1 000 000 mil. Kč. Další znatelné zvýšení hodnot přišlo v letech 2006 a 2007, meziročně to bylo cca 300 000 mil Kč. I u tohoto ukazatele nastal v roce 2009 výrazný pokles jako důsledek světové finanční krize z předchozího roku. Hned v dalším roce však hodnota exportu České republiky vyskočila znovu o více než 400 000 mil. Kč a v roce 2011 dosáhla objemu 2 869 802 mil Kč.

Hodnota exportu sortimentu automobilového průmyslu byla roce 1996 relativně velmi nízká, začínala na 53 952 mil. Kč. Hned v dalším roce však byla už téměř dvojnásobná a za další dva roky, tedy v roce 1999, se hodnota vyšvihla až na trojnásobek hodnoty ze začátku sledovaného období. V dalších letech byly nárůsty hodnot celkem razantní a v průběhu jedenácti let se tak hodnota vývozu automobilového průmyslu zvýšila téměř až na desetinásobek výchozí hodnoty. Po lehkém snížení v letech 2008 a 2009 nastala opět vzrůstající tendence, díky které byly doposud nejvyšší hodnoty z roku 2007 překonány a v roce 2011 dosáhla hodnota exportu automobilového průmyslu 548 236 mil. Kč.

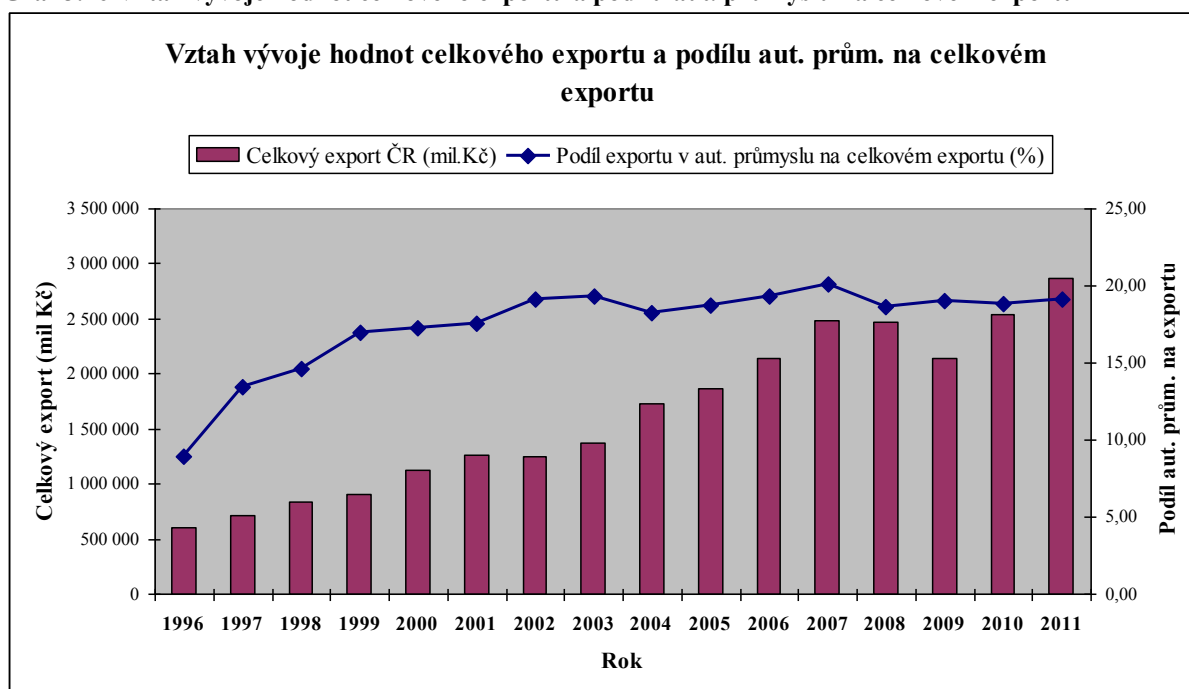
Tab. 3.5 Vztah exportu automobilového průmyslu a celkového exportu ČR

Rok	Export (v mil. Kč)	Export automobilového průmyslu (v mil. Kč)	Podíl exportu v aut. průmyslu na celkovém exportu (%)
1996	601 679	53952	8,97
1997	709 261	95093	13,41
1998	834 227	121863	14,61
1999	908 756	154353	16,99
2000	1121099	193872	17,29
2001	1268149	222128	17,52
2002	1254860	239560	19,09
2003	1370930	264276	19,28
2004	1722657	313972	18,23
2005	1868586	350510	18,76
2006	2144573	414783	19,34
2007	2479234	498479	20,11
2008	2473736	460729	18,62
2009	2138623	407734	19,07
2010	2532797	477322	18,85
2011	2869802	548236	19,10

Zdroj: ČSÚ, 2013, zpracování vlastní

Celkový export i podíl automobilového průmyslu na celkovém exportu od začátku období jasně a stabilně rostou. Pozoruhodná je hlavně první polovina období, kdy se hodnota exportu meziročně zvyšovala, což by i při neměnném poměru znamenalo postupné zvyšování hodnot i pro dílčí export automobilového průmyslu. Právě křivka podílu automobilového průmyslu na celkovém exportu ale ještě roste, a to velmi výrazně zejména v prvních letech. Popsané trendy přetrvávaly i přes období domácí krize v roce 1998. Výrazné růstové chování podílu automobilového průmyslu na exportu se postupně ustálilo. kombinaci s faktem neméně dynamicky rostoucího celkového exportu to ale stále znamenalo postupné zvyšování celkové hodnoty vývozu automobilového průmyslu. Po světové finanční krizi v roce 2009 zaznamenaly hodnoty celkového exportu hluboký propad, ale hned v roce následujícím již došlo k návratu zhruba na hodnoty z roku 2007 a v roce 2011 po dalším meziročním růstu dosáhl celkový export nejvyšších dosavadních hodnot. Ukazatel podílu automobilového exportu na celkovém exportu v tomto časovém úseku spíše stagnoval.

Graf 3.16 Vztah vývoje hodnot celkového exportu a podílu aut. průmyslu na celkovém exportu



Zdroj: ČSÚ, 2013, zpracování vlastní

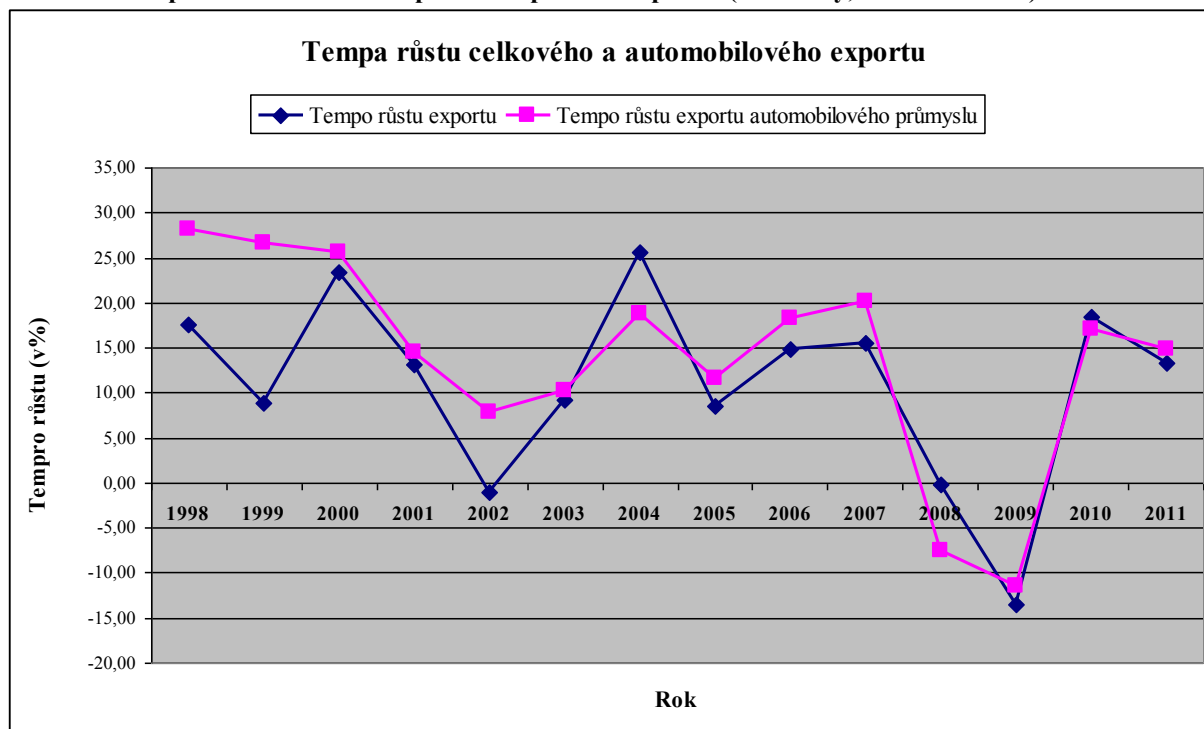
Tab. 3.6 Tempo růstu celkového exportu a exportu automobilového průmyslu

Rok	Tempo růstu celkového exportu (%)	Tempo růstu exportu automobilového průmyslu (%)
1998	17,62	28,15
1999	8,93	26,66
2000	23,37	25,6
2001	13,12	14,57
2002	-1,05	7,85
2003	9,25	10,32
2004	25,66	18,8
2005	8,47	11,64
2006	14,77	18,34
2007	15,61	20,18
2008	-0,22	-7,57
2009	-13,55	-11,5
2010	18,43	17,07
2011	13,31	14,86

Zdroj: ČSÚ, 2013, zpracování vlastní

Tempo růstu celkového exportu a exportu automobilového průmyslu až na výjimky dosahovalo kladných hodnot. Dočasné zaváhání přišlo v roce 2002, kdy se meziroční přírůstky snižovaly a celkový export v tomto roce stagnoval. Od roku 2003 však přišel návrat k růstovému trendu s výraznými kladnými hodnotami. Celkový export meziročně přesáhl dokonce hranici 25 % růstu. Expanze trvala až do světové finanční krize v roce 2008, která se projevila propadem meziročních přírůstků až do záporných hodnot. Tento jev ovšem skončil v dalším roce s návratem do obvyklých kladných) hodnot. Vztah průběhu ukazatelů je velmi podobný a provázaný, z čehož lze usuzovat na vysokou míru vzájemné interakce a také na jejich dobrou schopnost indikace potenciálních změn v ekonomice.

Graf 3.17 Tempo růstu celkového exportu a exportu aut. prům. (stálé ceny, rok 2005 = 100)



Zdroj: ČSÚ, 2013, zpracování vlastní

3.7 Vztah ekonomického cyklu a automobilového průmyslu ČR

Odvětví automobilového průmyslu je silně procyklické, při růstu ekonomiky tedy vykazuje zisky a v recesi se jeho zisky snižují. Dále to znamená, že při konjunktuře bude pravděpodobně produkce motorových vozidel růst, a tudíž bude růst i podíl přidané hodnoty v jednotlivých státech, kdežto v období recese bude produkce a tento podíl klesat.

Existují dva důvody, proč automobilový průmysl při změnách ekonomického cyklu podléhá takovým výkyvům a proč je tolik sledovaným odvětvím. Automobilový průmysl České republiky je z velké většiny závislý na vývozu a jakékoliv změny okolních ekonomických podmínek se skrze něj velmi rychle projeví v domácí ekonomice.

Automobilový průmysl z celkové produkce zaujímá téměř 20 % a jestliže automobilky začnou omezovat výrobu, projeví se to v ještě větší míře u jejich subdodavatelů a negativní vlivy se přenesou i do dalších sektorů ekonomiky. Kvůli jeho silným vazbám na další části ekonomiky je konečný dopad ekonomických šoků v automobilovém průmyslu na celkovou ekonomiku značný. Vývoj automobilového průmyslu a hospodářských cyklů je obvykle ve vzájemném souladu.

4 Postavení a příležitosti českého automobilového průmyslu v rámci světové ekonomiky

Nejlépe současný stav automobilového průmyslu České republiky s ohledem na jeho další existenci a předpoklad budoucího vývoje popisuje SWOT analýza.

4.1 SWOT analýza

Silné stránky představují kvality a konkurenční výhody tohoto odvětví v České republice a celkově tedy to, čím se odlišuje od evropských sousedů a v čem je předčívá. Slabé stránky jsou naopak současné problémy domácího automobilového průmyslu a jeho trhu, se kterými je nutné si poradit třeba i za přispění státu. Silné i slabé stránky reprezentují výsledky minulých činností všech zúčastněných tuzemských subjektů. Příležitosti představují světové budoucí předpokládané trendy nahrávající rozvoji tohoto průmyslu v České republice. Naopak hrozby hovoří o nepříznivých změnách, kterým bude třeba čelit. Tyto skutečnosti lze jen těžko ovlivnit, vznikají totiž jako důsledek vývoje globálního automobilového trhu, a proto bychom se měli snažit je využít, respektive se jim přizpůsobit.

Silné stránky:

- tradice a historie českého automobilového průmyslu,
- geografická poloha České republiky ve středu Evropy vhodná pro distribuci do celé Evropy,
- společná státní hranice s největším evropským automobilovým trhem, Německem, dobře rozvinuté a dlouhodobé obchodní vztahy,
- relativně kvalitní infrastruktura, velké množství smluvních vztahů s mnoha subdodavateli a s nimi spojená fungující logistika na celém území,
- poměrně stále levná pracovní síla v porovnání se západoevropskými zeměmi,
- výhodné státní investiční pobídky,
- silná vzdělanostní základna umožňující výchovu odborníků a specialistů pro další rozvoj odvětví a vytváření konkurenčního know – how.

Slabé stránky:

- relativně nízká kupní síla obyvatelstva, orientace poptávky spíše na starší ojeté automobily ze zahraničí,
- útlum výroby nákladních automobilů v důsledku ztráty bývalých odbytišť bez nalezení alternativ, úpadek motocyklové výroby – přestala být konkurenceschopná,
- nedostatek kvalifikovaných pracovníků na dělnických pozicích,
- velká závislost na německém trhu z dodavatelského i odběratelského pohledu,
- nebezpečí faktu dominance odvětví automobilového průmyslu v celé ekonomice České republiky, je velmi procyklické,
- nedobudovaná dálniční síť (východ republiky).

Příležitosti:

- potenciální růst domácí poptávky po domácích produktech v souvislosti s růstem kupní síly,
- liberalizace čínského trhu, otevření pro evropské výrobky,
- zvýšení produktivity práce implementací technologicky náročnější produkce,
- využití dalších zahraničních investic k rozvoji ostatních ekonomicky slabších krajů,
- postupné přesouvání výroby ze západních zemí na východ,
- příchod asijských výrobců do Evropy,
- začlenění výroby automobilů na alternativní paliva,
- přesun vlastní výroby do oblastí s nižšími zejména mzdovými náklady, například Indie,
- spolupráce firem a středních a vysokých škol v budování lidského kapitálu se zaměřením na obor automobilového průmyslu.

Hrozby:

- konkurence dalších států střední a východní Evropy při získávání zahraničních investic (Slovensko, Polsko, Maďarsko),
- postupná ztráta výhody levné pracovní síly,
- příliv levných automobilů z Asie (Číny, Indie),
- ekologické problémy v důsledku stárí vozového parku nebo v důsledku pokračujících snah o další rozšiřování výroby,

- cykličnost odvětví, možné negativní ovlivnění celé ekonomiky,
- vzrůstající aktivita EU v oblasti environmentální legislativy, kvůli níž může dojít ke snížení konkurenceschopnosti evropských producentů vůči americkým a asijským.

4.2 Zaměstnanost v automobilovém průmyslu ve vybraných zemích Evropy

Jeden z nejdůležitějších ukazatelů důležitosti automobilového průmyslu pro konkrétní zemi je zaměstnanost, zvláště pak její míra v procentuálním vyjádření. Pro porovnání zaměstnanosti osob v automobilovém průmyslu byly mimo Českou republiku vybrány země s nejvýznamnějšími počty zaměstnanců v tomto odvětví: Německo, Belgie, Francie, Itálie, Maďarsko a Švédsko.

V tabulce 4.1 jsou uvedeny počty osob zaměstnaných v automobilovém průmyslu podle jednotlivých zemí. Po celé sledované období bylo jasně nejvíce zaměstnaných osob v automobilovém průmyslu v Německu, naopak nejméně v Belgii, za kterou se řadí Švédsko s Maďarskem. Česká republika po Francii a Itálii patří mezi nejvýznamnější výrobce automobilového průmyslu z vybraných zemí Evropy.

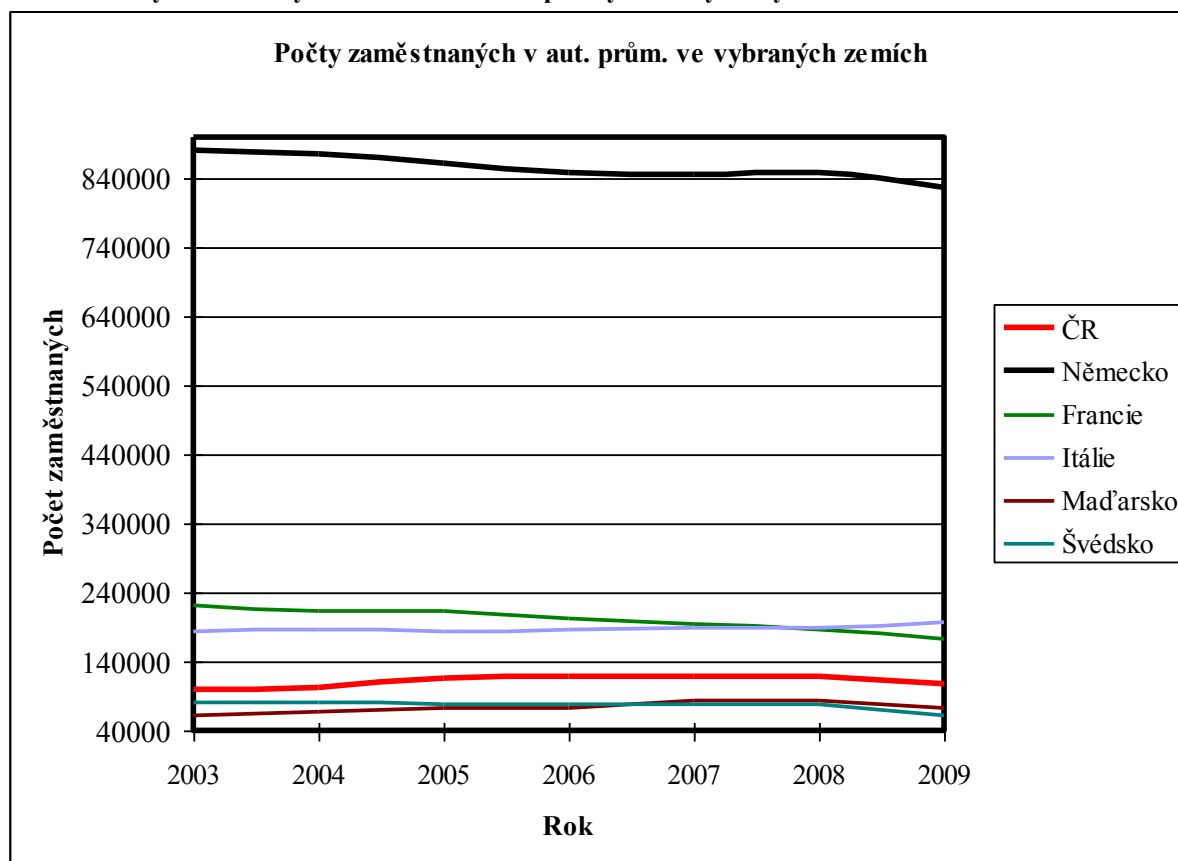
Tab. 4.1 Počty zaměstnaných v automobilovém průmyslu ve vybraných zemích

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ČR	98536	101576	114793	117544	117388	117431	106966
Německo	881000	875000	862000	848000	845000	849000	828000
Francie	221300	213200	212300	201600	194700	187200	173100
Itálie	183100	184800	184000	185000	187700	188000	197700
Maďarsko	62700	67700	72400	71300	84200	83200	72200
Švédsko	80000	80000	79000	78000	79000	77000	61000

Zdroj: Eurostat, 2012, zpracování vlastní

Graf 4.1 porovnává počty zaměstnaných osob v automobilovém průmyslu vybraných zemí. Zobrazení je spíše symbolické a má hlavně zdůraznit pozici Německa coby tahouna automobilového průmyslu celé EU. Pro zajímavost, v tomto odvětví Německo zaměstnává více osob, než ostatní vybraní producenti dohromady. Tato skutečnost je důležitá také pro Česko, jednu z partnerských zemí Německa. Česká republika určitě nepatří mezi největší a nejlidnatější státy EU, ale i přesto zaujímá čtvrté místo z pohledu zaměstnanosti v automobilovém průmyslu, což jistě vypovídá o relativně silné pozici českého automobilového průmyslu v rámci EU.

Graf 4.1 Počty zaměstnaných v automobilovém průmyslu ve vybraných zemích



Zdroj: Eurostat, 2012, zpracování vlastní

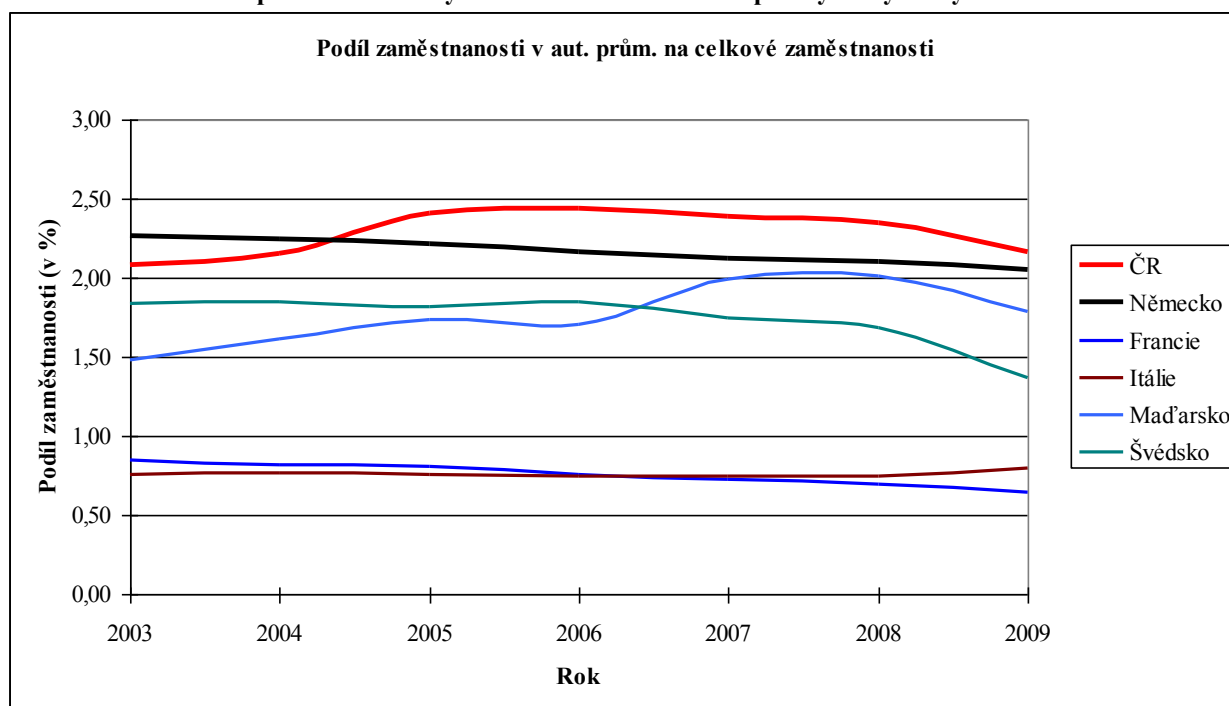
Ještě zajímavější je rozhodně srovnání vybraných zemí v podílech zaměstnanosti v automobilovém průmyslu a celkové zaměstnanosti. Podíváme-li se na zmiňované podíly v procentuálním vyjádření a dále pak na jejich grafické srovnání, jasně vyvstanou dvě hlavní skutečnosti. Podíl zaměstnaných v automobilovém průmyslu na celkovém počtu zaměstnaných se dlouhodobě pohybuje nad 2 % pouze u Německa a České republiky. Během rozkvětu českého automobilového průmyslu v roce 2005 Česká republika v tomto srovnání předbíhá dokonce i silné Německo a z pohledu počtu zaměstnaných v automobilovém průmyslu ve vztahu k celkové zaměstnanosti se tak dostává na první místo ze všech zemí EU. Průměr celé EU se pohybuje lehce nad 1% s mírně sestupnou tendencí. Jako jediné negativum pro českou ekonomiku se tak jeví snad jen vysoká míra závislosti velké části hospodářství na jednom odvětví.

Tab. 4.2 Procentuální počet zaměstnaných osob v automobilovém průmyslu vybraných zemí¹⁰

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ČR	2,08	2,16	2,41	2,44	2,39	2,35	2,17
Německo	2,26	2,24	2,21	2,16	2,12	2,10	2,05
Francie	0,85	0,82	0,81	0,76	0,72	0,69	0,65
Itálie	0,76	0,76	0,75	0,74	0,75	0,74	0,80
Maďarsko	1,48	1,62	1,73	1,70	1,99	2,01	1,79
Švédsko	1,83	1,85	1,82	1,85	1,75	1,69	1,37

Zdroj: Eurostat, 2012, zpracování vlastní

Graf 4.2 Procentuální počet zaměstnaných osob v automobilovém průmyslu vybraných zemí



Zdroj: Eurostat, 2012, zpracování vlastní

4.3 Teritoriální struktura exportu automobilového průmyslu

Vývoz silničních vozidel byl ve sledovaném období z velké většiny směřován do deseti států Evropské unie. Na tyto státy připadly v roce 2005 i 2009 přibližně čtyři pětiny z celkového vývozu silničních vozidel. Nejvýznamnějším partnerem vývozu s více než třetinovým podílem je dlouhodobě Německo a vývoz silničních vozidel do této země mezi roky 2005 a 2009 vzrostl o 19,4 % (22,1 mld. Kč). Druhá největší část vývozu silničních

¹⁰ Slovensko není zařazeno úmyslně, protože během sledovaného období se hodnoty uvedeného podílu diametrálně změnily a vypovídací schopnost grafu by tak byla značně kreslena. Jedná se roky 2007 a 2008, kdy svou produkci odstartovala nově vybudovaná automobilka Kia a hodnoty tohoto ukazatele se více než zdvojnásobily. V posledních třech letech zobrazeného období je míra sledovaného podílu srovnatelná s ČR.

vozidel byla směřována do Francie, v roce 2009 proti roku 2005 se tento vývoz zvýšil téměř o 84 % (17,1 mld. Kč). Vývoz silničních vozidel na Slovensko byl třetí nejvyšší. Obsazení států mezi deseti největšími příjemci našeho automobilového exportu se v období 2005 – 2009 prakticky nezměnilo, pouze Nizozemsko nahradilo Maďarsko.

Tab. 4.3 Teritoriální struktura vývozu silničních vozidel v letech 2005 a 2009

Stát	2005		Stát	2009	
	v mld. Kč	podíl v %		v mld. Kč	podíl v %
Vývoz celkem	305,7	100	Vývoz celkem	368,3	100
z toho:			z toho:		
Německo	113,8	37,2	Německo	135,9	36,9
Francie	20,4	6,7	Francie	37,4	10,2
Slovensko	20,4	6,7	Slovensko	23	6,2
Spojené království	18,1	5,9	Spojené království	19,6	5,3
Španělsko	15,6	5,1	Polsko	17,8	4,8
Polsko	13,3	4,4	Itálie	17,3	4,7
Itálie	13,1	4,3	Belgie	14,3	3,8
Rakousko	10,9	3,6	Španělsko	13,7	3,7
Belgie	9,2	3	Rakousko	9,8	2,7
Maďarsko	8,3	2,7	Nizozemsko	7,8	2,1
Uvedené státy celkem	243,1	79,6	Uvedené státy celkem	296,6	80,4

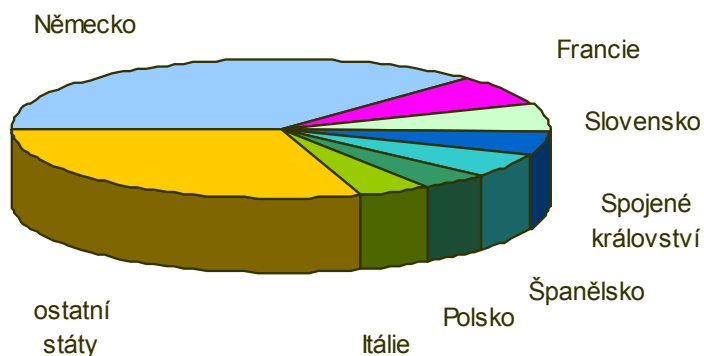
Zdroj: ČSÚ, 2013, zpracování vlastní

Teritoriální strukturu vývozu silničních vozidel lze považovat za silnou, ale částečně i slabou stránku českého automobilismu. Velkou výhodou jistě představuje relativně krátká vzdálenost největšího exportního partnera, sousedního Německa. Další významní partneři pro export, Slovensko a Polsko, jsou rovněž sousedními zeměmi. Geografická poloha České republiky je v tomto ohledu obecně výhodná, protože všechny hlavní země, do kterých se silniční vozidla vyvážejí, jsou členy Evropské Unie.

Nesmí se však opomenout, že z této v současnosti pozitivní skutečnosti mohou do budoucna plynout i negativa v podobě snížení odbytů v důsledku ochabnutí poptávek okolních zemí, protože automobilový trh EU začíná být nasycen a růst evropských ekonomik rozhodně neodpovídá představám producentů automobilů. Hrozí také ztráta konkurenceschopnosti kvůli různým nařízením a směrnicím EU, například ohledně životního

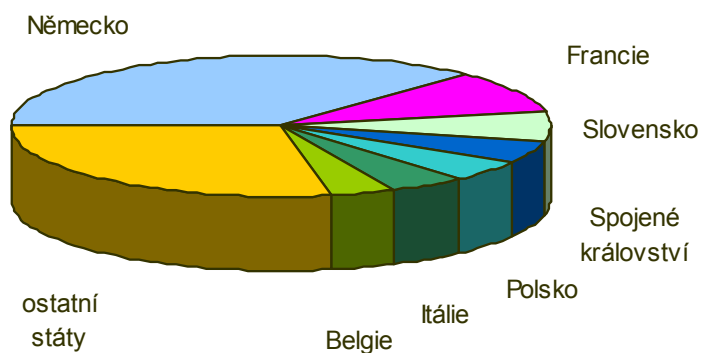
prostředí. Stávající velké množství automobilů na území EU již nyní vyvolává obavy o ekologické dopady pokračujících produkcí a dalšího zvyšování počtu provozovaných automobilů.

Graf 4.3 Teritoriální struktura vývozu silničních vozidel v roce 2005



Zdroj ČSÚ, 2013 zpracování vlastní

Graf 4.4 Teritoriální struktura vývozu silničních vozidel v roce 2009



Zdroj ČSÚ, 2013 zpracování vlastní

4.4 Budoucnost automobilového průmyslu ČR

Na „domácím hřišti“ největší možnosti jak dále rozšiřovat český automobilový průmysl spočívají hlavně v přilákání nových investic, čili v pokračování dosavadního trendu, kdy před pěti, respektive osmi lety u nás zahájili svou výrobu firmy TCPA a Hyundai. Další možností je řídit se budoucími trendy a požadavky evropských zákazníků ve všech ohledech.

Mimo Evropský kontinent se naskýtá obrovský potenciál, ať už se jedná o vývoz na rozvíjející se trhy nebo přímé investování v konkrétních lokalitách. Nejdříve však podrobněji k možnostem realizovatelným v České republice.

4.4.1 Příležitosti České republiky jako státu

Podle celosvětových výzkumů je Česká republika jedna z nejvhodnějších zemí pro případné investování a vybudování továrny na automobily. Mimo výhodné geografické polohy vůči zbytku Evropy jsou vyzdvihovány také například dobrá úroveň infrastruktury, základna vzdělaných lidí pro potřebný obor nebo zaběhlé a dobře fungující dodavatelské sítě. Realizace takových akcí je nejméně riziková, protože investované finanční prostředky plynou od investorské zahraniční firmy.

Jednou z takových příležitostí pro Českou republiku by mohla být plánovaná investice automobilky BMW, které se podle čísel z minulého roku 2012 daří a podle slov jejího mluvčího bude automobilka potřebovat víc výrobních kapacit a jednu z továren plánuje postavit ve střední nebo východní Evropě. Jedná se o investici kolem 1 miliardy Eur, tedy asi 25 miliard Korun a v případě vybudování továrny by se následně vytvořilo několik tisíc pracovních míst. Mimo zmíněnou skutečnost by dalším přínosem bylo povzbuzení pro místní výrobce autodílů.

4.4.2 Možnosti stávajících trhů

Následující kapitola pojednává o možnostech a alternativách ve vztahu k zaběhlým trhům a je popsána z pohledu automobilky Škoda Auto jako domácí automobilky a součásti koncernu Volkswagen. Jak již bylo zmíněno, export českého automobilového průmyslu zatím směřuje z velké většiny do Evropské Unie, tyto trhy ale začínají být nasycené a vyznačují se tvrdou konkurencí. Aby producent v těchto podmínkách obstál, musí neustále vyhledávat mezery v trhu, nacházet alternativy pro současná řešení, plnit přání zákazníků, nebo se snažit být takzvaně „o krok napřed“. Volkswagen vydal „Strategii 2018“, v níž mimo jiné prohlašuje, že chce dosáhnout vedoucího postavení mezi světovými automobilkami. Ve strategii jsou popsány i současné a budoucí příležitosti a šance pro další rozvoj.

Životní prostředí

Na území Evropské Unie si už ani nedokážeme představit, že by bylo vyrobeno auto nešetrné k životnímu prostředí. Orgány EU stále přicházejí s nějakými novými nařízeními a předpisy upravujícími emisní i jiné limity související s provozem silničních vozidel.

V této oblasti Škoda Auto vytáhla do boje s edicí Green Line. Řada obsahuje pět nejběžnějších modelů s důrazem na omezení zátěže životního prostředí formou snížení spotřeby paliva. Vrcholem vývojových snah v tomto směru je Škoda Octavia Green E Line, první vůz Škoda s čistě elektrickým pohonem. V běžném provozu se zatím testuje 10 kusů těchto vozů a do prodeje přijdou na konci léta tohoto roku. Prvenství v této kategorii už Škoda určitě nedosáhne, potřebná diverzifikace ale v budoucnu určitě přinese ovoce.

Inovace řízení a produkce automobilů, aktivní i pasivní bezpečnost

Neustále se objevují nové technologie usnadňující řízení vozu a přispívající ke komfortu celé posádky jako například funkce automatického odemykání nebo parkovací asistent. Vývoj se ale neomezuje jen na automobily samotné. Stálým procesem inovací prochází také výroba, při které je kladen důraz na šetrnost k životnímu prostředí a na vysokou kvalitu zpracování. Díky inovacím v této oblasti se společnosti Škoda Auto daří vyrábět stále kvalitnější vozy s menším zatížením životního prostředí.

V otázce bezpečnosti se pozornost soustřeďuje hlavně na aktivní bezpečnost, tedy aby se nehodám úplně předcházelo. Pokud už se nehoda stane, je denně připraven tým určený k analýze nehod, aby prozkoumal fungování bezpečnostních prvků ve vozidlech a možnosti jeho dalšího zlepšování.

Nevídaná modelová ofenzíva

Dalším správným tahem do budoucna, jak si udržet současné a zároveň přilákat nové zákazníky, je takzvaná modelová ofenzíva. Každých šest měsíců má být na trh uveden úplně nový nebo přepracovaný model. Důležitost tohoto kroku se projeví hlavně při budoucí expanzi na světové trhy.

4.4.3 Nové rozvíjející se trhy

Trhy vyspělých zemí a trhy rychle se rozvíjejících zemí jsou naprosto odlišné. Z našeho pohledu se jedná o charakter poptávky, konkrétně poptávky po automobilech. Pokud se podíváme na růst poptávky ve vyspělých zemích, zjistíme, že průměrný růst se pohybuje kolem 1 % za rok, což jistě nebude postačovat pro odbyt veškerých výrobních kapacit automobilových producentů. Naproti tomu stojí poptávka rozvíjejících se zemí, která vykazuje stálé přírůstky. Tento fakt zcela určitě otevírá dveře vyspělým producentům a exportérům, jakým je i Česká republika, potažmo Škoda Auto. Velmi rozdílné jsou také preference, jež usměrňují požadavky při koupi nového vozu. Ve vyspělých ekonomikách jsou tyto preference ovlivněny současnými trendy, spolehlivostí a výkonem motorových vozidel a v neposlední řadě také životním stylem, zatímco na rozvíjejícím se trhu jsou to daleko praktičtější faktory jako cena a lokální stav infrastruktury.

Nové a velké příležitosti s sebou přináší právě rostoucí ekonomiky se svými rozvíjejícími se trhy, a to zejména trhy Ruska, Indie a Číny (souhrnně se někdy zkracují jako trhy RIC¹¹), které nabízejí jak nízké náklady na produkci tak nové a nenasycené trhy pro výrobce.

Růstová strategie 2018 české automobilky Škoda Auto počítá s výraznou orientací na trhy RIC (Rusko, Indie, Čína), ale značka chce růst také v Evropě. Podle slov vedoucího prodeje pro střední a východní Evropu (CEE) chce automobilka ve střední Evropě držet současný tržní podíl 18,4 z roku 2012, popřípadě mírně růst. V západní Evropě hodlá tržní podíl zvýšit na 5 % oproti 3 % z roku 2012 a v Rusku pokračovat v dalším růstu.

Dluhová krize v eurozóně nejvíce zasáhla jihovýchodní Evropu, střední Evropa je oproti ní relativně stabilní. Škoda si nadále drží v tomto regionu standardně dobré postavení - v Česku, na Slovensku, v Polsku a v několika balkánských zemích je číslo jedna na trhu. Oblast CEE je pro českou automobilku strategickým regionem a v dalších letech chce být ve všech zemích CEE mezi třemi největšími prodejci vozů. Mezi další perspektivní trhy patří i severní Afrika nebo Turecko. Suverénně největší potenciál však skrývají již zmiňované trhy RIC. Trhy těchto států by se v roce 2018 měly podílet více jak 50 % na celkové produkce motorových vozidel.

¹¹ Můžeme se setkat i s označením BRIC (Brazílie, Rusko, Indie, Čína), kde se mezi tyto nově se rozvíjející se trhy řadí i trh Brazílie.

Čína

V roce 2012 Škoda v Číně prodala 235 700 vozů a chtěla by prodej vytáhnout až na 500 000 aut ročně. Ruku v ruce se automobilka bude snažit rozšířit počet prodejných míst ze stávajících 442 až na téměř 500.

Místní dealeři nabízejí modely Fabia hatchback (včetně verzí Scout a Sport), Octavia liftback (včetně verzí GreenLine a RS) a Superb sedan (včetně verze GreenLine). Letos v dubnu vstoupil na trh sedan Rapid Xin Rui (čínská verze Rapidu). V roce 2013 se sortiment dále rozšíří o modely Yeti a Superb Combi, které se budou dovážet z Evropy včetně Česka. Inovovaný Superb si odbyl světovou předpremiéru v Šanghaji. Superb Combi bude prvním modelem Škoda v karosářské verzi kombi prodávaném na čínském trhu. V roce 2014 začne v Číně výroba modelů Yeti facelift a Octavia III.

Potenciál pro prodej Škody Auto se zvyšuje s různorodostí požadavků čínských zákazníků. Ti požadují velmi pestrou nabídku vozů. Obyvatelé velkých měst hledají individualitu a možnost snadné mobility, v menších městech se dává přednost nízké ceně, prostoru a také malé spotřebě. V příštím desetiletí se očekává největší růst právě v menších městech a ve vnitrozemí Číny. Nízká relativní vybavenost automobily v kombinaci s rozsáhlou populací v těchto regionech, různé infrastrukturní podmínky a také kulturní rozdíly napříč rozsáhlou oblastí mají za důsledek širokou škálu poptávky po osobní přepravě.

I přesto, že se Čína v současnosti stává největším trhem s automobily na světě, její úroveň a schopnost výzkumu a vývoje je ve vztahu ke zmíněnému trendu značně poddimenzovaná. V tomto ohledu hraje hlavní roli čínská vláda a ta vidí Čínu jako centrum automobilismu a technologií do roku 2020. Těžko hodnotit reálnost tohoto tvrzení, každopádně času zbývá dost, a tak se pro Škodu naskýtá možnost pro import vlastních technologií a patentů. Další zajímavou příležitostí je zapojení se do celosvětového informačního systému, který bude sbírat veškeré různorodé informace hlavně od spotřebitelů třeba i na sociálních sítích. Čínské automobilové firmy přišly s myšlenkou, že sběr přímých informací je na tak rozsáhlém trhu jedna z nejdůležitějších činností. Systém by měl ulehčit komunikaci a hlavně usnadnit zpětnou vazbu právě od konečných zákazníků přes prodejce a konečné producenty až k původním výrobcům a dodavatelům.

Na druhou stranu, negativní roli by mohl hrát přehnaný fenomén tohoto trhu a časem tak může dojít až k jeho přesycení. Situace by se tak začala podobat té evropské, kde je k prosazení se na trhu potřeba vyvinout mnohem větší úsilí. Škoda by se proto měla mít na

pozoru a sledovat, zda již nepřišla o konkurenční výhodu a potřebnou efektivitu. V takovém případě je nejlepším řešením paralelně rozvíjet další průzkumné a investiční aktivity.

Indie

Podle vyjádření z řad české automobilky je Indie momentálně největší prioritou značky Škoda. Ve srovnání s Čínou není poptávka v této zemi tak náročná a současné nové modely vyráběné automobilkou Škoda zejména mladším Indům vyhovují. Navíc právě skupina mladých lidí se v této zemi má do roku 2020 rozšířit nejvíce. Také proto je zdejší upevňování pozice zcela jistě správným tahem.

Škoda působí v Indii již od roku 2001 a v současnosti zde provozuje dva výrobní závody s těžištěm v Aurangabádu. Druhý závod v Pune, kde se vyrábějí i vozy Volkswagen, se zviditelnil hlavně představením nového modelu Škoda Rapid. Tento model byl v Pune představen v jako vůbec první zemi na světě. To jistě podtrhuje význam této země pro český podnik a rozhodně se tedy nejedná o náhodu. Mezi specifiky místního trhu přetrvává popularita kompaktních rodinných sedanů v kombinaci s bezpečností. Přidává se tak další důvod, proč byl a stále je výběr Indie jako cílové země pro Škodu skvělou volbou.

V souvislosti s dalším plánovaným rozšiřováním výroby v této zemi začala Škoda budovat i zázemí, které zajistí dostatečně velkou základnu všech zdrojů k dosažení zamýšlených výrobních a prodejních objemů v budoucnu. Jedná se hlavně o tréninková centra pro výchovu kvalifikované pracovní síly, nebo dokonce dohody s tamními vysokými školami.

Přes všechny výše zmíněné pozitivní skutečnosti ale nemá Škoda ani v Indii na různých ustláno. Loňský fiskální rok česká automobilka sice prodala v Indii 34 tisíc vozů, ale její podíl na tamějším trhu přesáhl pouhé jedno procento. Škodě, která je v druhé nejlidnatější zemi vnímána jako dražší prémiová značka, klesá odbyt fabií, což by samozřejmě chtěla změnit.

Společnost se však zachovala, jak je jí vlastní a každý takový dočasný nezdar bere jako další výzvu. Škoda oznámila, že hodlá do dvou až tří let představit lokální verzi fabie, která by se montovala převážně z indických dílů. Vedení Škody na konferenci před svými dealery první týden v dubnu letošního roku rozvinulo novou agresivní strategii, která má vylepšit obchodní výsledky. Její součástí je právě větší zaměření na segment hatchbacků, kam patří i fabia. Podnik chce do pěti let prodávat v Indii 175 tisíc aut ročně. Znovu se tak potvrzuje výborná schopnost adaptace a rychlé reakce české automobilky na nepříznivý vývoj tržního prostředí.

5 Závěr

Automobilový průmysl má na území České republiky dlouhou tradici a v současnosti je velmi důležitou součástí dnešní české ekonomiky. Za zdůraznění stojí především pozice, jakou si automobilový průmysl samostatné České republiky v domácí i světové ekonomice vybudoval. Během dvaceti let se jeho domácí produkce postupně zvyšovala. Nyní přesahuje milion vyrobených automobilů ročně a Česká republika se tak stala doslova automobilovou velmocí střední Evropy. Příhodná geografická poloha přímo vybízela ke spolupráci s okolními a postupně i s dalšími státy Evropské Unie. Každý ekonomický subjekt se však chce dále rozvíjet a rozšiřovat. Stejně tak i česká automobilka Škoda Auto a. s., která se snaží využívat všech dostupných potenciálů, ať už se jedná o export automobilů nebo o přímé investice v konkrétních lokalitách.

Diplomová práce je zaměřena na sledování vztahu automobilového průmyslu a hlavních vybraných makroekonomických ukazatelů: zaměstnanost, produkce a export. Pro tyto účely byla shromážděna veškerá relevantní data týkající se dotčených sektorů a odvětví. Ze shromážděných dat byly vypočteny dílčí ukazatele s největší vypovídací schopností a tyto výsledky byly pak převedeny do grafického vyjádření. Všechno bylo slovně řádně popsáno.

U zaměstnanosti byl zkoumán vztah míry zaměstnanosti v automobilovém průmyslu a celkové míry zaměstnanosti a také souvislost této dílčí míry zaměstnanosti a počtu zaměstnaných v automobilovém průmyslu.

V oblasti produkce se jednalo hlavně o relaci mezi tempem růstu produkce automobilového průmyslu, zpracovatelského průmyslu a celkového HDP doplněnou o vztah podílu produkce samotného automobilového průmyslu na HDP a celkového HDP. Vyobrazen byl také vývoj bazických indexů produkce automobilového a zpracovatelského průmyslu.

Třetí základní ověřovanou oblastí byl export. Konkrétně byl ověřován vztah mezi hodnotami celkového exportu a podílem automobilového průmyslu na celkovém exportu a také vztah tempa růstu celkového exportu a tempa růstu exportu automobilového průmyslu. Tato část práce byla zakončena popisem vztahu ekonomických cyklů a automobilového průmyslu.

Práce se dále zaměřuje na porovnání silných a slabých stránek českého automobilového průmyslu, na popis jeho současných možností a na zhodnocení využití

potenciálních příležitostí. Byla vypracována SWOT analýza, v níž se zdůraznily silné stránky automobilového průmyslu České republiky, a zároveň bylo upozorněno na ty slabé.

Z pohledu hledání alternativ a příležitostí pro současné fungování českého automobilového průmyslu jsou opět spíše zdůrazněny pozitivní skutečnosti, související problémy a možná ohrožení však rozhodně nejsou opomenuty.

Ve stěžejní části práce bylo zjištěno, že vliv automobilového průmyslu na domácí ekonomiku je opravdu značný, a to ve všech sledovaných ukazatelích. Všechny dílčí ukazatele ve vztahu k celkovým veličinám po celé sledované období poměrově rostly. Výjimkou je výkyv hlavně v letech 2008 – 2010, kde zejména v grafickém zobrazení je jasně vidět důsledek světové finanční krize z roku 2008. Po tomto období však ve všech sledovaných oblastech opět nastal růst, nebo minimálně stagnace kolem hodnot z roku 2007, čímž se potvrdilo silné postavení tohoto odvětví v celé domácí ekonomice.

Automobilový průmysl České republiky je dost vyspělý na to, aby se jeho produkty mohly prezentovat po celém světě. Hlavně domácí automobilka Škoda Auto a. s. je s naakumulovaným kapitálem a zkušenostmi, s tradicí a dobrým jménem jistě velmi konkurenceschopná. Již nyní velmi obratně využívá potenciálů domácích a evropských trhů a podle zjištění v závěrečné části práce je určitě dobře připravena dále expandovat na celosvětové trhy.

Seznam použité literatury

Knižní zdroje:

ADAMEC, Václav. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. 1.vyd. Praha: Grada Publishing, 2008. ISBN 978-80-247-2156-9.

GERŠLOVÁ, Jana a Milan SEKANINA. *Zrození nové doby. Stručné hospodářské dějiny českých zemí (od poloviny 19. století do konce 80. let 20. století)* 1. vydání, Ostrava – Valašské Meziříčí: VŠB - TUO, 1999. ISBN 80-7078-729-5.

HOLMAN, Robert. *Ekonomie*. 5. vydání, Praha: C. H. Beck, 2011. ISBN 978-80-7400-006-5

JAKUBEC, Ivan a Zdeněk JINDRA. *Dějiny hospodářství českých zemí: od počátku industrializace do konce habsburské monarchie*. Praha: Karolinum, 2006. ISBN 978-80-246-1035-1.

KLAUS, Václav. *Česká cesta*. 1. vydání, Praha: Profile, 1994. ISBN 80-901609-9-9.

KOMÁREK, Valtr a kol. *Prognóza a program*. 1. vydání Praha: Academia, 1990. ISBN 80-200-0255-3.

KOPAČKA, Ludvík. *Změny v geografickém rozmístění československého průmyslu*. Sborník ČGS. 1992, roč.99, č.3 s.152-171.

KRÁL, Zdeněk. *Století českého automobilu*. Praha: BB/art, 2010. ISBN 978-80-7381-806-7.

PRŮCHA, Václav. *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918-1992, .1 a 2. díl* 1. vydání, Brno: Doplněk, 2004. ISBN 80-7239-147-X.

PŮLPÁN, Karel. *Nástin českých a československých dějin do roku 1990*. 1. vydání. Praha: Institut ekonomických věd, 1993. ISBN 80-7066-785-0.

ROSENKRANZ, Karel. *Osobní automobily Tatra*. 1. vydání. Kopřivnice: Tatra, 2007. ISBN 978-80-239-9875-7.

SLANÝ, Antonín a kol. *Makroekonomická analýza a hospodářská politika*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2003. ISBN 80-7179-738-3

ŠTEFL, Jaromír. *Ročenka 2011 Sdružení automobilového průmyslu*. 1. vydání, Praha: Sdružení automobilového průmyslu, 2011.

ŠVEJNAR, Jan a kol. *Česká republika a ekonomická transformace ve střední a východní Evropě*. 1. vydání. Praha: Academia, 1997. ISBN 80-200-0568-4.

ŽÍDEK, Libor. *Transformace České ekonomiky 1989 – 2004*. 1. vydání, Praha: C. H. Beck, 2006. ISBN 80-7179-922-X.

Internetové zdroje:

AUTO: *Privatizace Škody Auto pomohla podle analytiků firmě i ekonomice* [online].

Copyright Ringier Axel Springer CZ a. s. [20. 3. 2013]. Dostupné z:

<http://www.auto.cz/privatizace-skody-auto-pomohla-analytiku-firme-i-ekonomice-57886>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. ČSÚ: *Databáze zahraničního obchodu* [online].

ČSÚ [18. 4. 2013]. Dostupné z: <http://apl.czso.cz/pll/stazo/STAZO.STAZO>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. ČSÚ: *Tab. TB0001PPS Zaměstnanost celkem (osoby)*

[online]. ČSÚ [10. 3. 2013]. Dostupné z: <http://apl.czso.cz/pll/rocenka/rocenkavyber.socas>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. ČSÚ: *Tab.06.03 Zahraniční obchod podle tříd mezinárodní klasifikace SITC* [online]. ČSÚ [10. 3. 2013]. Dostupné z:

http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/cr_od_roku_1989#06

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. ČSÚ: tabulka TB0001B1Gc Hrubá přidaná hodnota (ceny roku 2005) [online]. ČSÚ [21. 2. 2013]. Dostupné z: <http://apl.czso.cz/pll/rocenka/rocnkavyber.socas>

ERNST & YOUNG: Mega trends shaping the Chinese light vehicle industry [online]. E&Y [15. 4. 2013]. Dostupné z: [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Mega_trends_in_Chinas_light_vehicle_industry/\\$FILE/GAC%20_CHINAMegatrends_FINAL.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Mega_trends_in_Chinas_light_vehicle_industry/$FILE/GAC%20_CHINAMegatrends_FINAL.pdf)

ERNST & YOUNG: Megatrends shaping the Indian passenger vehicle industry [online]. E&Y [15. 4. 2013]. Dostupné z: [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Executive_Summary_Mega_trends_shaping_the_Indian_passenger_vehicle_industry_Jan2012/\\$FILE/Executive_Summary_Mega_trends_shaping_the_Indian_passenger_vehicle_industry_Jan2012.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Executive_Summary_Mega_trends_shaping_the_Indian_passenger_vehicle_industry_Jan2012/$FILE/Executive_Summary_Mega_trends_shaping_the_Indian_passenger_vehicle_industry_Jan2012.pdf)

HYUNDAI MOTOR: Ekologie na prvním místě [online] Hyundai Motor Manufacturing Czech s. r. o. [5. 3. 2013]. Dostupné z: <http://www.hyundaimotor.cz/index.php?rubrika=basic-info>

HYUNDAI MOTOR: Základní informace o HMMC [online]. Hyundai Motor Manufacturing Czech s. r. o. [5. 3. 2013]. Dostupné z: <http://www.hyundaimotor.cz/index.php?rubrika=basic-info>

MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU ČR. Agentura pro podporu podnikání a investic CzechInvest: Automotive Industry in The Czech Republic [online]. CzechInvest [5. 3. 2013]. Dostupné z: <http://www.czechinvest.org/data/files/automotive-industry-97-en-97-cz.pdf>

OICA: 2011 Production Statistics [online]. International Organization of Motor Vehicle Manufacturers [6. 2. 2013]. Dostupné z: <http://oica.net/category/production-statistics/>

SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU: Základní údaje [online] SAP [12. 1. 2013]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/default2.asp?page=%7B92C42442-92CB-4197-9EE0-9839A3E65150%7D>

SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU: Automobilový průmysl v ČR [online]. SAP [12. 1. 2013]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/default2.asp?page={4A86501A-BBD5-4B8F-AE57-397BC8051C9A}>

ŠKODA AUTO: Historie firmy [online]. Škoda [2. 4. 2013]. Dostupné z: <http://www.skoda-auto.cz/cs/about/tradition/history/Pages/history.aspx>

ŠKODA AUTO: Ochrana ovzduší, šetrné využívání zdrojů, bezpečnost a ochrana zdraví jsou našimi prioritami. [online]. Škoda [2. 4. 2013]. Dostupné z: <http://new.skoda-auto.com/cs/company/environment/pages/sustainable-development.aspx>

Škoda Auto India Private Limited: private company information [online]. Škoda [18. 4. 2013]. Dostupné z: <http://www.skoda-auto.co.in/>

TOYOTA PEUGEOT CITROËN AUTOMOBILE: O nás [online]. TPCA [11. 2. 2013]. Dostupné z: <http://www.tpca.cz/cz/o-nas>

VOLKSWAGEN A.G.: Car deliveries worldwide [online]. VW [15. 4. 2013]. Dostupné z: <http://annualreport2010.volkswagenag.com/managementreport/businessdevelopment/deliveries.html>

Seznam zkratk

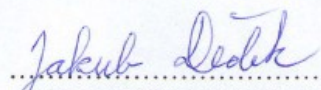
CEE	Central and Eastern Europe, země střední a východní Evropy
ČR	Česká republika
DPH	daň z přidané hodnoty
HDP	hrubý domácí produkt
HMMC	Hyundai Motof Manufaturing Czech
MPO	ministerstvo průmyslu a obchodu ČR
SAP	Sdružení automobilového průmyslu
TPCA	Toyota Peugeot Citroën Automobile
VW	Volkswagen

Prohlášení o využití výsledků diplomové práce

Prohlašuji, že

- jsem byl seznámen s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že diplomová práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o diplomové práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, diplomovou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 26.4.2013


.....
jméno a příjmení studenta